



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 46]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, फरवरी 22, 2007/फाल्गुन 3, 1928

No. 46]

NEW DELHI, THURSDAY, FEBRUARY 22, 2007/PHALGUNA 3, 1928

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 19 फरवरी, 2007

सं. टीएमपी/37/2005-आईएसएचपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर में बर्थ सं. 4क के दरमान के निर्धारण के लिए इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड के प्रस्ताव का निपटान करता है।

मामला सं. टीएमपी/37/2005-आईएसएचपीएल

मै0 इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

आवेदक

आदेश

(जनवरी, 2007 के 25वें दिन पारित)

यह मामला कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में बर्थ सं. 4क के दरमान के निर्धारण के लिए इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड (आईएसएचपीएल), कोलकाता से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. आईएसएचपीएल ने हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के नव-निर्मित बर्थ सं. 4क में प्रचालन कार्य 15 जनवरी, 2004 को शुरू किया था और इस प्राधिकरण से 20 फरवरी, 2004 को अनुरोध किया था कि संदर्भित बर्थ में इसके प्रचालनों के संबंध में उसके द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क अनुमोदित किया जाए। आईएसएचपीएल ने अपने और केओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (एलए) में एक उपबंध का उल्लेख किया जिसमें आईएसएचपीएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार प्रशुल्क प्रभारित और वसूल करने की अनुमति दी गई है। आईएसएचपीएल ने इस प्राधिकरण से आगे अनुरोध किया था कि उसे (तत्कालीन) प्रस्तावित प्रशुल्क तदर्थ आधार पर वसूल करने की अनुमति दी जाए। चूंकि यह प्राधिकरण प्रचालनों की लागत और सुविधाओं में निवेश के संदर्भ में प्रशुल्क प्रस्तावों की जांच करने के पश्चात् ही निजी प्रचालक के लिए पृथक दरमान अधिसूचित करता है, इसलिए आईएसएचपीएल को सलाह दी गई थी कि प्रचालनों की लागत और सुविधाओं में निवेश के साथ विस्तृत प्रशुल्क प्रस्ताव भेजे। संयोगवश, लाइसेंसदाता (केओपीटी) से भी अनुरोध किया गया था कि केओपीटी के वर्तमान दरमान के अनुसार प्रशुल्क प्रभारित करने के लिए आईएसएचपीएल को प्राधिकृत किए जाने का कारण स्पष्ट करे। प्रत्युत्तर में, केओपीटी ने सूचित किया कि चूंकि लाइसेंस करार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अनुसरण में किया गया है, इसलिए आईएसएचपीएल द्वारा प्रदत्त सेवाओं संबंधी दरें, महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (4) की शर्तों के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी अपेक्षित हैं।

2.2. तत्पश्चात्, आईएसएचपीएल ने बर्थ सं. 4क के लिए इसके प्रशुल्क के निर्धारण हेतु बृहत् प्रस्ताव दाखिल किया था। संदर्भित प्रस्ताव प्रशुल्क मामले के रूप में पंजीकृत किया गया था और निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया का अनुसरण करते हुए आगे की कार्यवाही की गई। इसी बीच, आईएसएचपीएल प्रशुल्क के लिए संशोधित दिशा-निर्देशों के आलोक में अपने प्रस्ताव की समीक्षा और संशोधन करना और नया प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करना चाहता था, इसलिए प्राधिकरण ने आईएसएचपीएल के प्रशुल्क मामले को बन्द कर दिया और आईएसएचपीएल को संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने का निर्देश दिया गया था। इस प्राधिकरण ने आगे यह भी स्पष्ट किया था इस मामले को बन्द किया जाना किसी वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था, जो आईएसएचपीएल द्वारा अपनाई जा सके, का संयोगवश अनुमोदन नहीं माना जाना चाहिए।

(1)

3.1. इस परिप्रेक्ष्य में, आईएसएचपीएल ने दिनांक 27 मई, 2005 को अपना संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया। आईएसएचपीएल द्वारा अपने प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिंदुओं को नीचे सारबद्ध किया गया है :

- (i). आईएसएचपीएल इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड एंड एसोसिएट्स और एस.एस. ग्लोबल की संयुक्त उद्यम कम्पनी है। केओपीटी और आईएसएचपीएल ने केओपीटी के एचडीसी में बर्थ सं. 4क के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए 14 मई, 2002 को लाइसेंस करार किया था। लाइसेंस करार 14 मई, 2002 से 30 वर्ष की अवधि के लिए है।
- (ii). आईएसएचपीएल ने स्टैकयार्ड सुविधाओं और पोत से कार्गो के प्रहस्तन, कार्गो को पोत पर लादे जाने तक, हेतु पूर्णतः अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणालियों के साथ बर्थ सं. 4क को विकसित किया है। कार्गो प्रचालन 15 जनवरी, 2004 को शुरू किए गए थे। यह कोककारी कोयला, उर्वरक, उर्वरक के कच्चे माल और सोडा राख का प्रहस्तन करता है।
- (iii). केओपीटी अपने वर्तमान दरमान के अनुसार बर्थ सं. 4क में प्रवेश करने वाले पोतों को पतन देयताओं और पाइलटेंज संबंधी सेवाएं प्रदान करेगा और ऐसे प्रभार जलयान स्वामियों/पोत एजेंटों से सीधे वसूल करेगा। तथापि, बर्थ सं. 4क के लिए बर्थ किराया प्रभार आईएसएचपीएल द्वारा वसूल किए जाएंगे।
- (iv). आईएसएचपीएल का प्रस्ताव निम्नलिखित प्रभारित किए जाने के लिए है :
  - (क). बर्थ किराया प्रभार और दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार।
  - (ख). पोत से बर्थ पर कार्गो की उतलाई अथवा विलोमतः बर्थ से कार्गो के संचलन की सेवाएं प्रदान करने के लिए ऑन-बोर्ड नौकरण और घाटशुल्क प्रभार और निकासी प्रभार।
  - (ग). कार्गो को स्टैकयार्ड में पहुंचाने, स्टैकर और पुनरावर्तक की मदद से स्टैकयार्ड में कार्गो का चट्टा लगाना और कार्गो को रखने, लिटाने, गिराने की वसूली, प्रणाली सफाई, विभिन्न प्लेटफार्म में ग्रेड-वार कार्गो को रखने आदि की लागत को पूरा करने के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार।
  - (घ). स्टैकर और पुनरावर्तक द्वारा स्टैकयार्ड से पुनर्दावा कार्गो पर सुपुर्दगी प्रभार, फंट-एंड लदाई वाले के माध्यम से वैगन में पहुंचाने और लदाई के अलावा।
  - (ङ). आईएसएचपीएल के स्टैकयार्ड में कार्गो का चट्टा लगाने की लागत पूरी करने के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार।
  - (च). कार्गो को उतारे जाने से लेकर रेलवे वैगनों पर लादे जाने तक कोककारी कोयले के प्रभावी प्रदूषण नियंत्रण के लिए जल आधारित धूल निवारण द्वारा धूल निवारण प्रभार।
  - (छ). फलका के अंदर उपस्कर की आपूर्ति संबंधी सेवाओं के लिए विविध/वैकल्पिक प्रभार ऑनलाइन नमूना और नमी विश्लेषण, वैगनों की सफाई, भारतोलन प्रभार आदि।
- (v). आईएसएचपीएल ने 65:35 के ऋण इक्विटी अनुपात पर रु० 127.30 करोड़ का कुल निवेश किया था। ऋण घटक पर ब्याज की दर 9 प्रतिशत वार्षिक है।
- (vi). इसने मरम्मत और अनुरक्षण तथा अन्य व्ययों के अनुमानन और कर्मचारी व्ययों के संबंध में क्रमशः 6 प्रतिशत और 9 प्रतिशत पर विचार किया है।
- (vii). आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए वित्तीय/लागत विवरण नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत पर विचार करने के पश्चात वर्ष 2004-05, 2005-06, 2006-07 में क्रमशः रु० 401 लाख, रु० 357 लाख और रु० 679 लाख का घाटा दर्शाते हैं। (बाद में, आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 10 जून, 2005 में घाटा स्थिति को रु० 679 लाख से रु० 711 लाख संशोधित किया है। इसने वर्ष 2007-08 के लिए रु० 745 लाख का निवल घाटा (आरओसीई के पश्चात) भी अनुमानित किया है।)
- (viii). टर्मिनल की क्षमता उपलब्ध बर्थ लम्बाई, बैकअप क्षेत्र और प्रदत्त अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रभार पर विचार करने के पश्चात 3 मिलियन टन निर्धारित की गई है।
- (ix). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, बीओटी मामले के लिए जहां बोली प्रक्रिया 29 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो चुकी थी, प्रशुल्क के परिकलन के लिए रॉयल्टी को स्वीकृत मद के रूप में अनुमति दी गई है। आईएसएचपीएल के मामले में, प्रशुल्क प्रयोजन के लिए लागत की मद के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से की अनुपलब्धता के बारे में सरकार द्वारा नीति निर्णय लिए जाने से एक वर्ष से अधिक समय पहले केओपीटी के साथ लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर 14 मई, 2002 को किए गए थे।
- (x). अपफ्रंट भुगतान की मात्रा (रु० 10.75 करोड़) और राजस्व हिस्से का प्रतिशत केओपीटी द्वारा बोली दस्तावेज में विनिर्दिष्ट किए गए थे और यह बोलीदाताओं पर नहीं छोड़ा गया था वे अपने उत्तम निर्णय में इसका उल्लेख करें। केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार केओपीटी को रॉयल्टी के भुगतान के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का प्रतिशत स्तर नीचे दिया गया है :

पहला वर्ष	—	46.88 प्रतिशत
दूसरा वर्ष	—	51.31 प्रतिशत
तीसरा वर्ष	—	55.05 प्रतिशत
चौथा वर्ष	—	58.26 प्रतिशत
पांचवें वर्ष से	—	61.04 प्रतिशत

राजस्व हिस्से को समय-समय पर प्रभावी केओपीटी के प्रशुल्क से भी जोड़ा गया है। बीओटी प्रचालक के लिए अनुमोदित किए जाने वाले प्रशुल्क के साथ नहीं जोड़ा गया है। भले ही किसी वर्ष में वास्तविक यातायात न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात से कम हो, देय कुल राजस्व हिस्सा अभी भी न्यूनतम गारंटीशुदा यातायात और केओपीटी के प्रभावी प्रशुल्क पर आधारित है। इसलिए, प्रशुल्क के परिकलन के लिए स्वीकार्य लागत के रूप में राजस्व हिस्से पर विचार किया जाए। यदि इसपर ऐसा विचार नहीं किया जाता है और निम्नतर प्रशुल्क अनुमोदित किया जाता है तो इससे पर्याप्त घाटा/नुकसान होगा क्योंकि केओपीटी को देय रॉयल्टी की मात्रा निर्धारित की गई है।

- (xi). आईएसएचपीएल पोत प्रचालकों, लॉजिस्टिक आपूर्तिकर्ता और प्रयोक्ताओं को आईएसएचपीएल द्वारा कार्गो के प्रहस्तन की पूर्ण अभियंत्रित पद्धति के कारण बहुत ही कुशल सेवाएं प्रदान करता है और इससे लागत में बचत होती है।
- (xii). जैसाकि राजस्व हिस्सा केओपीटी के दरमान से संबद्ध है और चूंकि केओपीटी इसके दरमान के सामान्य संशोधन से अपेक्षित है, इसलिए यदि केओपीटी संशोधित आईएसएचपीएल के वित्तीय परिणामों को प्रभावित करता है तो आईएसएचपीएल को उसका प्रस्ताव संशोधित करने की अनुमति प्रदान की जाए।

3.2. आईएसएचपीएल के अनुरोध पर और सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता पर विचार करते हुए, केवल प्रस्तावित दरमान, लागत विवरण और अनुमान पत्र केओपीटी और प्रयोक्ताओं को परिचालित किए गए थे।

3.3. केओपीटी के एचडीसी में वर्तमान दरों पर आईएसएचपीएल द्वारा मांगी गई प्रतिशत वृद्धि निम्नलिखित है:

क्र. सं.	श्रेणी	एचडीसी में वर्तमान दर	आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित दरें	प्रतिशत वृद्धि
1.	बर्थ किराया	3000 जीआरटी तक के विदेशी पोतों के लिए न्यूनतम डॉलर 46.60 की शर्त पर डॉलर 0.0023  3000 जीआरटी से अधिक और 10000 जीआरटी तक विदेशी पोतों के लिए न्यूनतम डॉलर 69.90 की शर्त पर डॉलर 0.002  10000 जीआरटी से अधिक के विदेशी पोतों के लिए न्यूनतम डॉलर 200 की शर्त पर डॉलर 0.0016	विदेशी पोतों के लिए न्यूनतम डॉलर 250 की शर्त पर डॉलर 0.0025  (निर्धारित एक एकल स्लैब)	8 प्रतिशत  25 प्रतिशत  56 प्रतिशत
2.	ऑन-बोर्ड प्रभार (रुपए प्रति मी.ट.)	रु० 90/-	रु० 11/- से रु० 20/-	12 प्रतिशत से 22 प्रतिशत की सीमा में
3.	घाटशुल्क (रुपए प्रति मी.ट.)		रु० 90/-	
4.	भंडारण (रुपये प्रति मी.ट. प्रति दिन)	रु० 100/-	21 दिनों से अधिक अवधि के लिए रु० 100/- से रु० 150/-	0 से 50 प्रतिशत की सीमा में

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, आईएसएचपीएल द्वारा दाखिल प्रस्ताव केओपीटी और संबद्ध प्रयोक्ता संगठनों को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित किया गया था।

4.2. उपर्युक्त प्रयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। तथापि, आईएसएचपीएल ने प्रयोक्ताओं की किसी भी टिप्पणी पर प्रतिसाद नहीं दिया है।

4.3. केओपीटी ने आईएसएचपीएल के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां पत्र दिनांक 9 सितम्बर, 2005 द्वारा भेजी थीं। केओपीटी की टिप्पणियां आईएसएचपीएल को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थी। आईएसएचपीएल ने केओपीटी द्वारा भेजी गई टिप्पणियों पर अपने पत्र दिनांक 25 जनवरी, 2006 द्वारा प्रतिसाद दिया है।

5. हमारे पत्र दिनांक 19 सितम्बर, 2005 द्वारा केओपीटी से कुछ सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने हमारे पत्र दिनांक 19 सितम्बर, 2005 पर अपने पत्र दिनांक 6 अक्टूबर, 2005 और 8 नवम्बर, 2005 द्वारा प्रतिसाद दिया। केओपीटी से हमारे द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण और केओपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों को नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण
(i).	बर्थ सं. 4क की क्षमता के संदर्भ में प्रमाणपत्र।	आईएसएचपीएल की क्षमता 3 मिलियन टन प्रतिवर्ष प्रमाणित करते हुए चार्टर्ड मैकेनिकल इंजीनियर के प्रमाणपत्र की प्रति भेजी गई है।
(ii).	आईएसएचपीएल को केओपीटी में एचडीसी के बर्थ सं. 4क के आबंटन की बोली प्रक्रिया में अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राशि।	दूसरे निम्नतम बोलीदाता के संदर्भ में, केओपीटी ने दो संयुक्त निम्नतम बोलीदाताओं अर्थात् मै0 एसआरईआई इंटरनेशनल फाइनेंशियल लिमिटेड और मै0 अमीरात ट्रेडिंग एजेंसी लिमिटेड के वित्तीय प्रस्तावों की प्रतियां, दूसरे निम्नतम बोलीदाताओं के मूल्यांकित प्रस्ताव के ब्योरे वाले विवरण के साथ, भेजी है। सविदा शर्त के अनुसार, प्रस्ताव निवल वर्तमान मूल्य आधार (16 प्रतिशत छूट कारक) पर मूल्यांकित किए गए थे।

(iii).

आईएसएचपीएल द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमान पर विशिष्ट टिप्पणियां।

लाइसेंस करार के उपबंध के अनुसार, लाइसेंसधारी, अनुच्छेद 38 (ख) के उपबंध के अधीन, किसी और सभी शिपिंग लाइनों, आयातकों, निर्यातकों, पोतवर्गों और प्राप्तकर्ताओं को परियोजना सुविधाओं और सेवाओं का संयुक्त प्रयोक्ता आधार पर प्रबंध और प्रचालन कर सकता है और किसी प्रयोक्ता अथवा उसके संभावी प्रयोक्ता के विरुद्ध किसी गलत अथवा विभेदक पद्धति में अनुमति देकर रोक सकता है। आईएसएचपीएल प्रारंभ से बर्थ सं. 4क में कोककारी कोयले का प्रहस्तन कर रहा है। बर्थ सं. 4क में प्रहस्तित कोककारी कोयला यातायात शुरूआत से नीचे दिया गया है।

(मिलियन टनों में)

2003-04 0.62

2004-05 3.06

एचडीसी में कोककारी कोयला यातायात नीचे दिए गए वर्षों में प्रगामी बढ़ रहा है।

(मिलियन टनों में)

2000-2001 3.99

2001-2002 3.98

2002-2003 4.30

2003-2004 4.47

2004-2005 5.10

सेल और टिस्को दोनों की दुर्गापुर, बोकारो, राऊरकेला (सभी सेल के) और जमशेदपुर (टिस्को के) में अपने इस्पात संयंत्रों के विस्तार की योजना है जिससे हल्दिया में कोककारी कोयले के आयात में आगे और वृद्धि होगी। इसके अलावा, निजी क्षेत्र के अधीन एक कोक भट्टी संयंत्र पहले ही हल्दिया में स्थापित किया जा चुका है और दूसरे बड़े पैमाने का कोक भट्टी संयंत्र टिस्को द्वारा डब्ल्यूडीआईडीसी के साथ मिलकर हल्दिया में अगले दो वर्षों में स्थापित करने जा रहा है। इनके परिणामस्वरूप, भविष्य में एचडीसी के माध्यम से कोककारी कोयले का आयात तेजी से बढ़ेगा।

उपर्युक्त परिसर में, यह महसूस किया गया है कि बर्थ सं. 4क को आईएसएचपीएल द्वारा उक्त बर्थ की प्रहस्तन क्षमता से मिलाने करते हुए अपने प्रशुल्क प्रस्ताव, में अनुमानित मात्रा से अधिक कोककारी कोयले का प्रहस्तन करना होगा। हमारे अनुमान के अनुसार, बर्थ सं. 4क की प्रहस्तन क्षमता एक वर्ष में 250 दिनों की बर्थ अधिग्रहणता के लिए 12,000 टन प्रति बर्थ दिवस के औसत निर्गम पर लगभग 3 मिलियन टन है। तदनुसार, बर्थ सं. 4क के लिए यातायात पूर्वानुमान 3 मिलियन टन वार्षिक पर विचार किया जा सकता है। यह अनुमान उक्त बर्थ के लाइसेंस करार में यथा शामिल बर्थ सं. 4क के लिए न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रूपुट से अधिक है।

6. प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, आईएसएचपीएल से हमारे पत्र दिनांक 19 सितम्बर, 2005 द्वारा विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 25 जनवरी, 2006 द्वारा इन प्रश्नों पर प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं :

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण
क. 1.	वित्तीय और लागत विवरण क्षमता परिकलन की विस्तृत गणना, इसमें सुविचारित विभिन्न पैरामीटरों के आधार के साथ।	कोककारी कोयले के लिए औसत उतराई दर 14,000 मी.ट. प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी है। बर्थ की 100 प्रतिशत अधिग्रहणता के आधार पर वास्तविक कार्गो प्रचालनों के लिए उपलब्ध एक वर्ष में 330 कार्यदिवसों पर विचार करते हुए क्षमता 4.620 मिलियन (14,000X 300) होगी। तथापि, अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार 65 प्रतिशत की बर्थ अधिग्रहणता अनुमानित करते हुए, क्षमता की गणना 3.0 मिलियन टन वार्षिक की गई है।

2.(i).	लाइसेंस करार के अनुसार आईएसएचपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो में उर्वरक और उर्वरक का कच्चा माल शामिल है। यह उल्लेखनीय है कि आईएसएचपीएल ने मसौदा दरमान में उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए दरमान प्रस्तावित किया है। तथापि, आईएसएचपीएल ने संदर्भित कार्गो के लिए कोई यातायात अनुमान नहीं भेजा है। यदि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के प्रहस्तन का अनुमान नहीं लगाया है तो उन वर्षों के लिए उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित दरों के कारण स्पष्ट करें।	उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल की दरें उस स्थिति से निपटने के लिए प्रशुल्क में शामिल की गई हैं यदि भविष्य में अल्पकालिक सूचना पर ऐसा कार्गो ऑफर किया जाता है।						
(ii).	वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए कोककारी कोयले के लिए अनुमानित यातायात वर्ष 2004-05 के लिए कोककारी कोयले के प्रत्येक वर्ष के यातायात का लगभग 75 प्रतिशत है। वर्ष 2004-05 की तुलना में वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए कोककारी कोयले के अनुमानित यातायात में गिरावट के कारण प्रस्ताव में स्पष्ट नहीं किए गए हैं। संदर्भित वर्षों के अनुमानित यातायात का आधार बताया जाए।	इस्पात बाजार चक्रीय प्रकृति का है। ओलम्पिक खेलों के लिए उनकी अवसंरचना जरूरत को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2004-05 के दौरान चीन में इस्पात की मांग चरम पर पहुंच गई थी। इस प्रयोजन के लिए तेज मांग खत्म हो चुकी है और इसलिए वर्ष 2005-06 और 2006-07 के लिए कम कार्गो थ्रुपुट पर विचार किया गया है। तथापि, दिसम्बर, 2005 तक के वास्तविक आंकड़ों के आलोक में, वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित थ्रुपुट 3 मिलियन टन अधुनातन किया गया है। तदनुसार, प्रपत्र-III संशोधित किया गया है।						
(iii).	आईएसएचपीएल और केओपीटी के बीच रियायत करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क का प्रचालन करेगा। ऐसी स्थिति में, आईएसएचपीएल वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए मुख्य प्रयोक्ता-वार अनुमानित कार्गो थ्रुपुट की सूची तैयार करनी चाहिए।	वर्तमान यातायात अनुमान केवल स्टील अर्थॉरिटी ऑफ इंडिया के कार्गो पर विचार करता है। तथापि, आईएसएचपीएल किसी भी अन्य प्रतिस्पर्धी कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए तैयार है जो उपलब्ध हो और अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा ऑफर किया जाए।						
(iv).	सेल द्वारा भेजी गई टिप्पणियां दर्शाती हैं कि उन्होंने अपने कार्गो के प्रहस्तन के लिए आईएसएचपीएल के साथ विशिष्ट करार किया है। यह करार दीर्घावधि का है और इसमें सेल से कुछ मात्रा सुनिश्चितता शामिल है।	वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान द्विपक्षीय करार के अनुसार, सेल द्वारा ऑफर किए गए यातायात की मात्रा निम्नलिखित है : <table><tr><td>2005-2006</td><td>2.3 मिलियन टन</td></tr><tr><td>2006-2007</td><td>2.3 मिलियन टन</td></tr><tr><td>2007-2008</td><td>2.3 मिलियन टन</td></tr></table>	2005-2006	2.3 मिलियन टन	2006-2007	2.3 मिलियन टन	2007-2008	2.3 मिलियन टन
2005-2006	2.3 मिलियन टन							
2006-2007	2.3 मिलियन टन							
2007-2008	2.3 मिलियन टन							
3.	कृपया विदेशगामी पोतों और तटीय पोतों के रूप में पोतों के अनुमानित जीआरटी का ब्योरा भेजें।	प्रपत्र-II में दी गई सूचना केवल विदेशगामी पोतों से संबंधित है। वर्तमान कार्गो परिदृश्य के अधीन, इस सुविधा पर किसी तटीय पोत के प्रहस्तित किए जाने की उम्मीद नहीं है। तदनुसार, प्रपत्र-II संशोधित किया गया है।						
4.(i).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 6.12 बर्थ किराये सहित पोत संबंधी प्रभारों के लिए तटीय पोतों हेतु रियायती दरें निर्धारित करता है। बर्थ किराया प्रभारों के आय अनुमानन में तटीय पोतों के लिए रियायती प्रशुल्क पर विचार किया गया प्रतीत नहीं होता है। जीआरटी के रूप में तटीय पोतों और विदेशगामी पोतों के बीच अनुपात और अनुमानन के लिए किए गए अनुमानों का दर्शाते हुए इस संबंध में विस्तृत आय परिकलन सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजें।	कृपया बिंदु 3 पर प्रतिसाद का अवलोकन करें।						
(ii).	ऑन-बोर्ड नौभरण और घाटशुल्क से आय अनुमानन में ₹0 101/- प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर के विपरीत ₹0 100/- प्रति मी.ट. और सड़क सफाई के लिए ₹0 1/- की दर से परिकलन किया गया प्रतीत होता है। कृपया परिकलन के लिए बैकअप पर विचार किए जाने के कारण स्पष्ट करें।	प्रारंभ में पृथक सड़क सफाई प्रभारों को निर्धारित करने का प्रस्ताव किया गया था। बाद में, समेकित दर प्रस्तावित की गई है।						

575 GI/07-2

(iii).	कृपया अन्य आय के परिकलन के लिए सुविचारित रु० 21/- प्रति मी.ट. की दर के लिए ब्योरा भेजें। अन्य आय के परिकलन के लिए सुविचारित दरों के विभिन्न घटकों के बीच संबंध और अनुमानित कार्गो थ्रुपुट स्पष्ट करें।	आईएसएचपीएल ने उपस्कर की आपूर्ति, धूल-निवारण, प्रभारों, सफाई प्रभारों, ऑनलाइन नमूना और नमी विश्लेषण आदि पर आय अनुमानित की है। यह अनुमान लगाया गया है कि संपूर्ण यातायात इन सभी सेवाओं को प्राप्त नहीं करेगा, कुल अन्य आय का केवल एक-तिहाई प्राप्त हो सकता है। यातायात आंकड़ों को एक-तिहाई कम किए गए प्रति टन अन्य से गुणा करते हुए, तदनुसार, आय परिकलन किया गया है।
(iv).	आईएसएचपीएल ने भंडारण प्रभारों की वसूली के लिए दरें प्रस्तावित की हैं। परंतु भंडारण प्रभारों से होने वाली आय का अनुमानन नहीं भेजा गया है। आईएसएचपीएल सभी विचारणीय वर्षों के लिए कार्गो के भंडारण से होने वाली आय का अनुमान लगाएँ और भेजें। इससे अगले तीन वर्षों में अर्जित होने वाली आय का अनुमानन नहीं किया जाता है तो इस प्रयोजन के लिए दरमान का निर्धारण अत्यधिक हो सकता है, और, इस लिए इसे हटाया जाए।	हम नहीं चाहते हैं और न ही उम्मीद करते हैं कि कार्गो निशुल्क अवधि के पश्चात लम्बी अवधि के लिए हमारे परिवार में पड़ा रहे क्योंकि इससे सुगम प्रचालन बाधित होगा। तथापि, भंडारण प्रभारों की दर निर्धारित की गई है ताकि ऐसी स्थिति से निपटने के लिए निवारक उपलब्ध हो जहां कार्गो निशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण क्षेत्र में रहे।
(v).	आईएसएचपीएल ने धूल निवारण और अन्य विविध सेवाओं के लिए दरें प्रस्तावित की हैं जबकि इन सेवाओं से होने वाली आय अनुमानित नहीं की गई है। धूल निवारण और विविध सेवाओं से होने वाली आय अनुमानित कर भेजी जाए।	धूल निवारण और अन्य विविध सेवाओं से होने वाली आय अनुमानित और 'अन्य आय' मद के अधीन दर्शाई गई है। कृपया उपर्युक्त मद (iii) का अवलोकन करें।
(vi).	वर्ष 2004-05 के प्रचालन राजस्व के संदर्भ में, आईएसएचपीएल ने ऑन-बोर्ड नौभरण और घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन प्रभार और सुपुर्दगी तथा वैगन प्रभारों पर प्रोत्साहनों संबंधी रु० 1728 लाख की राशि समायोजित की है। प्रोत्साहन की प्रकृति और ऐसे प्रोत्साहन देने की परिस्थितियां स्पष्ट करें।	वर्ष 2004-05 की वास्तविक आय उससे कम थी जिसके आधार पर दरें प्रस्तावित की गई हैं, संवर्धनात्मक होने के नाते अंतर को वर्ष 2004-05 के दौरान प्रोत्साहन के रूप में दर्शाया गया है।
5.(i).	(क). वर्ष 2004-05 के श्रम और उपस्कर किराया प्रभारों के संदर्भ में, आईएसएचपीएल ने प्रहस्तित कार्गो के रु० 34.30 प्रति मी.ट. की राशि पर विचार किया है। रु० 34.30 की दर पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	यह स्थानीय सेवा प्रदाता के साथ संविदीय दर है। आईएसएचपीएल द्वारा देय रु० 33/- प्रति मी.ट. की राशि के लिए संविदा की प्रति भेजी गई है।
	(ख). इससे प्रकट होता है कि वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित श्रम और उपस्कर किराया प्रभार में श्रम घटक और उपस्कर किराया घटक क्रमशः रु० 36.40 प्रति मी.ट. और रु० 4.50 प्रति मी.ट. शामिल है। यदि वह ऐसा है तो उपस्कर किराया प्रभार रु० 4.50 प्रति मी.ट. पर विचार करने का आधार स्पष्ट करें।	वर्ष 2005-06 के लिए रु० 4.50 का खर्च कार्गो को अभिहित बैंकअप क्षेत्र में धक्काने के लिए, जब यह गिराया जाता है, उपस्कर की तैनाती के लिए है। यह प्रभार उपस्कर और श्रम किराया दोनों के वास्तविक आधार और ऊपर यथा उल्लिखित स्टैंडिंग संविदा के अनुसार है।
	(ग). विभिन्न गतिविधियों के अधीन इस व्यय के अनुपातन का आधार स्पष्ट करें।	यह व्यय विभिन्न उप-गतिविधियों ऑन-बोर्ड नौभरण/कार्गो प्रहस्तन/वैगनों अथवा रेलों द्वारा सुपुर्दगी में 45/40/15 प्रतिशत के अनुपात में प्रयोग के बृहत् आधार पर बांटा गया है जैसाकि प्रपत्र-III में उल्लेख किया गया है।
(ii).	आईएसएचपीएल ने विलंबशुल्क को व्यय की मद के रूप में शामिल किया है और विलंबशुल्क कार्गो के संपूर्ण आवक पर आंका गया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित व्याख्यायित/स्पष्ट करें : (क). प्रोदभूत किए जाने वाले अनुमानित विलंबशुल्क की प्रकृति। (ख). अनुमानित विलंबशुल्क और अनुमानित कार्गो थ्रुपुट के बीच संबंध। (ग). विलंबशुल्क के परिकलन में रु० 0.50 प्रति मी.ट. आकने का आधार।	सहमत मानकों से परे जलयान के घुमाव में विलंब के मामले में देय विलंब के मामले में देय विलंबशुल्क आईएसएचपीएल द्वारा प्रतिपूर्ति की जाती है। पिछले वर्षों के आंकड़ों के आधार पर भुगतान की गई राशि वर्ष के दौरान प्रहस्तित कुल यातायात के रु० 0.50 टन पर औसत निकाली गई है। परिकलन के लिए, इस खाते पर अनुमानित देयता तदनुसार तय की गई है। यदि कोई जलयान विलंबित किया जाता है तो विलंबशुल्क देय होगा, प्रशुल्क निष्पादन से अप्रत्यक्ष रूप में संबंधित है।

(iii).	कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) और आईएसएचपीएल के बीच हुए लाइसेंस करार में आईएसएचपीएल को आबंटित भूमि के मामले में देय किराये की 5.1 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि विनिर्दिष्ट की गई है। लाइसेंस करार में पट्टा किराये के समयानुसार भुगतान पर 2.5 प्रतिशत की रियायत का प्रावधान भी किया गया है। जब आईएसएचपीएल ने वर्ष 2002-03 के लिए रियायत प्राप्त कर परंतु आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए ऐसी रियायत प्राप्त नहीं की गई है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के पट्टा किराया अनुमान भी बिना रियायतों के लाभ के हैं। कृपया स्पष्ट करें।	पट्टा किराये के समयानुसार भुगतान की रियायत वर्ष 2004-05 को छोड़कर सभी वर्षों के लिए ली गई है, जहां वास्तव में किया गया भुगतान (समयानुसार भुगतान के लिए 2.50 प्रतिशत की रियायत प्राप्त करने के पश्चात) निर्दिष्ट किया गया है।
(iv).	संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि रॉयल्टी, अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि, बीओटी प्रचालक के प्रशुल्क परिकलन में स्वीकार्य लागत के रूप में मानी जाएगी बशर्ते कोई हानि हो।	राजस्व हिस्सा पत्तन न्यास द्वारा निर्धारित किया गया था और बोली दस्तावेज में विनिर्दिष्ट किया गया था। बोलीदाता को राजस्व हिस्से का उल्लेख करने का मौका नहीं दिया गया था।
(v).	(क). आईएसएचपीएल द्वारा भेजा गया प्रचालन प्रवाह चार्ट दर्शाता है कि आयातक सर्वेक्षक की नियुक्ति करता है। यदि ऐसा किया गया था तो यह स्पष्ट नहीं है कि सर्वेक्षण पर व्यय आईएसएचपीएल के लिए प्रासंगिक है।  (ख). सर्वेक्षण/जाँच प्रभारों के पूरे ब्योरे आधार सहित वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए भेजे जाएं।  (ग). कृपया सर्वेक्षण/जाँच व्ययों के परिकलन के लिए रु० 0.75 प्रति मी.ट. आवेदन करने के लिए आधार भेजें।  (घ). तीन गतिविधियों अर्थात् ऑन-बोर्ड नौमरण एवं घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी और वैगन लदाई पर कुल सर्वेक्षण/जाँच प्रभारों को बांटने के कारण तथा आधार भेजें।	प्रचालन प्रवाह चार्ट पोत का ड्राफ्ट सर्वेक्षण दर्शाता है जो आयातक द्वारा किया जाता है। तथापि, आईएसएचपीएल, पोत से उतराई से लेकर आगामी सुपुर्दगी के लिए वैगन पर लदाई किए जाने तक, कुल प्रचालन का पर्यवेक्षण करने के लिए (प्रयोक्ता द्वारा विधिवत् अनुमोदित) सर्वेक्षक नियुक्त करने के लिए सविदा अनुसार बंधा हुआ है। उपर्युक्त सेवा में लदाई और उतराई के समय ऑनलाइन नमूना प्राप्त करना और नमी विश्लेषण दोनों और रिपोर्ट की प्रस्तुति शामिल है। सविदा की प्रति भेजी गई है।  करार के अनुसार, आईएसएचपीएल को सर्वेक्षण/जाँच व्ययों के लिए रु० 0.75 प्रति मी.ट. की राशि अदा करनी होगी।  जाँच व्ययों को तीन उप-गतिविधियों में 33/34/33 प्रतिशत के अनुपात में बांटा गया है।
(vi).	(क). वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए टर्मिनल अनुरक्षण व्ययों के अनुमानन के संदर्भ में, यह प्रकट होता है कि तत्संबंधी पूंजी व्यय पर आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित विशिष्ट दर लागू करते हुए यह अनुमानन परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के आधार पर आईएसएचपीएल द्वारा किया गया है। टर्मिनल अनुरक्षण व्यय के परिकलन के लिए आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित प्रतिशतता लागू करते हुए, परिणाम टर्मिनल अनुरक्षण व्यय संबंधी दर्शाए गए आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। आईएसएचपीएल द्वारा प्रचालन लागत ब्योरे के अधीन अपने परिकलन (सीएचपी अनुरक्षण लागत का 3.2) में भेजी गई अनुरक्षण लागत भी लागत विवरण में आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। टर्मिनल अनुरक्षण व्यय के परिकलन के लिए विस्तृत परिकलन सभी विचाराधीन वर्षों के लिए भेजा जाए और अनुमानों को वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में सही ठहराया जाए।	3.2 सीएचपी अनुरक्षण लागत के अधीन संयंत्र और मशीनरी मद पर वृद्धि कारण असावधानीपूर्वक लागू नहीं किया गया था। इसे अब उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया है। संशोधित प्रपत्र-III भेजा गया है।
	(ख). निकर्षण अधीन संचलन/असंचलन व्यय के अनुमानन के कारण भेजा जाए और अनुमानित संचलन/असंचलन व्यय वास्तविक आंकड़ों/सविदा के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें।	निकर्षित गाद के घन मीटर अथवा प्रतिदिन मॉब और डिमॉब प्रभारों के अनुसार निकर्षण अनुरक्षण दर से निम्न निकर्षण कम्पनियों द्वारा उल्लिखित कम्पनियों द्वारा उल्लिखित और उनको देय है। इसलिए, अनुरक्षण निकर्षण लागत के अनुमानन के समय इन्हें अलग-से दर्शाया गया है।

	(ग). कृपया टर्मिनल अनुरक्षण व्यय को बर्थ, ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन, सुपुर्दगी और वैगन लदाई व्योरे पर अनुपातन के आधार भेजे। यह स्पष्ट किया जाए कि अनुरक्षण निकर्षण लागत को बर्थ किराये और कार्गो प्रहस्तन उपस्कर आदि की अनुरक्षण लागत में क्यों बांटा जाना चाहिए।	निकर्षण लागत 13/30/45/12 प्रतिशत के अनुपात में बांटी गई है। चूंकि निकर्षण बर्थ पर अपेक्षित है, इसलिए व्ययों को उस उप-गतिविधि पर भी बांटा गया है।
	(घ). वर्ष 2005-06 के लिए अनुमानित टर्मिनल अनुरक्षण व्यय वर्ष 2004-05 के व्यय की अपेक्षा लगभग 57 प्रतिशत है। प्रस्तावित अत्यधिक वृद्धि के कारण स्पष्ट करें।	प्रारम्भिक वर्ष/वर्षों में अनुरक्षण लागत कम होती है क्योंकि उपस्कर नया होता है और बाद के वर्षों में वारंटी अधीन होता है। हमने परिस्थितियों के संपूर्ण आर्थिक जीवन पर पूजी लागतों के कुछ प्रतिशत पर औसत आधार पर व्यय अनुमानित किया है।
(vii).	जल, बिजली और ईंधन संबंधी व्ययों के अनुमानन के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करें : (क). वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए जल, बिजली और ईंधन संबंधी व्यय के अनुमानन के लिए विस्तृत परिकलन, उपभोग की गई इकाईयां और प्रत्येक मद (अर्थात् जल, बिजली और ईंधन) के लिए प्रति इकाई दर दर्शाते हुए। (ख). इस व्यय को ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी तथा वैगन लदाई में बांटने का आधार।	रु० 8.50 प्रति मी.ट. की इकाई लागत बिजली प्रभारों और वर्ष 2004-05 से थ्रुपुट पर हुए वास्तविक व्यय के आधार पर कुछ वृद्धि की अनुमति देते हुए परिकलित की गई थी।  बिजली पर व्यय को उल्लिखित तीन उप-गतिविधियों में बृहत् प्रयोग पद्धति के आधा पर 40/40/20 प्रतिशत के अनुपात में बांटा गया है।
(viii).	कृपया बर्थ की बीमा लागत, ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी के संबंध में वर्ष 2004-05 (वास्तविक आंकड़े) और वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए अलग-अलग विस्तृत परिकलन भेजे। वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में अनुमानित बीमा लागत का औचित्य सिद्ध करें और इस संबंध में प्रासंगिक बीमा योजनाओं की प्रति भेजे।	बीमा लागत 'प्रचालन लागत' शीर्ष के विवरण में परिकलन सूत्र में यथा निर्दिष्ट पूजी लागत के 1 प्रतिशत के आधार पर अनुमानित की गई है। इसे 5/40/45/10 प्रतिशत के अनुपात में बांटा गया है।
(ix).	सामान्य प्रशासनिक व्ययों के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजे/स्पष्ट करें : (क). वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए प्रत्येक मद के अधीन राशि दर्शाते हुए सामान्य प्रशासनिक व्यय के अधीन सुविचारित व्यय की सभी मदें। (ख). वर्ष 2004-05 से 2007-08 के लिए सामान्य प्रशासनिक व्यय के लिए, औचित्य के साथ, विस्तृत परिकलन। (ग). इस व्यय को बर्थ, ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी गतिविधियों में बांटने का आधार। (घ). यह पाया गया है कि वर्ष 2005-06 का अनुमानित व्यय वर्ष 2004-05 के व्यय से लगभग 70 प्रतिशत अधिक है और इस महत्वपूर्ण वृद्धि के लिए कोई कारण नहीं दिया गया है।	कार्मिक, विपणन और संवर्धन, प्रशासनिक और फोटोग्राफ पर व्ययों को सामान्य प्रशासनिक व्यय शीर्ष के अधीन समूह में रखा गया है। व्ययों की इन अलग-अलग मदों के परिकलन को 'प्रचालन व्यय' शीर्ष के विवरण में दर्शाया गया है। व्यय को 4/42/40/14 प्रतिशत में बांटा गया है।  वर्ष 2005-06 के अनुमानों में विपणन और संवर्धन गतिविधियों पर, जो पिछले वर्ष में नहीं थे, व्यय शामिल है। वर्ष 2005-06 के लिए व्यय की अन्य तीन मदों पर व्यय वृद्धि कारक के कारण पूर्ववर्ती वर्ष के लिए तदनुकूली आंकड़ों से अधिक है।



(x).	<p>पूँजी ढाँचे में ऋण घटक के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें/भेजें/व्याख्यायित करें :</p> <p>(क). ऋण राशि, ऋण के आबंटन की शर्तों, ब्याज दर, ऋण-स्थगन आदि दर्शाते हुए ऋण करार की प्रति भेजें।</p> <p>(ख). प्रस्ताव के साथ संलग्न ऋण अनुसूची में निर्दिष्ट ब्याज लागत लागत विवरण में निर्दिष्ट ब्याज लागत से मेल नहीं खाता है। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लागत विवरण में क्रमशः निर्दिष्ट लागत विवरण ऋण अनुसूची में क्रमशः ₹ 692 लाख, ₹ 600 लाख और ₹ 508 लाख के विपरीत ₹ 711 लाख, ₹ 618 लाख और ₹ 526 लाख की ब्याज लागत है। भिन्नताओं का समाधान किया जाए और ब्याज देयता के विस्तृत कार्यवाही भेजें।</p> <p>(ग). आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए लागत से प्रकट होता है कि इसके पूँजी ढाँचे में ऋण निधियां शामिल हैं। जब आईएसएचपीएल ने 15 प्रतिशत आरओसीई का दावा किया है तो इसने लागत की मद के रूप में ऋण पर ब्याज व्ययों पर भी विचार किया होगा। इस प्रकार, लागत विवरण में ब्याज घटक की दोगुनी गणना की गई है।</p>	<p>वित्तीय संस्थानों से प्राप्त पत्रों की प्रति ऋण करार के साथ भेजी गई है।</p> <p>प्रपत्र-III में निर्दिष्ट ब्याज लागत अनुमानों में दो तत्व - आवधिक ऋणों पर ब्याज और अन्य वित्तीय प्रभार शामिल हैं। ब्याज लागत अनुमान (पी एवं एल शीर्ष वाले विवरण में पंक्ति 23) ऋण अनुसूची में निर्दिष्ट अर्थात् 2005-06 से 2007-08 के लिए क्रमशः ₹ 692 लाख, ₹ 600 लाख और ₹ 508 लाख के समान है। यदि 'पी एवं एल' शीर्ष वाले विवरण की पंक्ति 25 में दर्शाए गए वित्तीय प्रभारों के आंकड़ों को जोड़ा जाता है तो हमें अनुमानित आंकड़े ₹ 711 लाख, ₹ 618 लाख और ₹ 526 लाख प्राप्त होंगे।</p> <p>यद्यपि, प्रपत्र-III में ऋण पर ब्याज पृथक मद के रूप में दर्शाया गया है और नियोजित पूँजी के 15 प्रतिशत पर आरओसीई भी दर्शाया गया है, इसलिए 30 वर्षीय वित्तीय ढाँचे के आईआरआर शीर्ष वाले विवरण में आईआरआर और आरओसीई परिकलन ब्याज और कर-पूर्व लाख (पीबीआईटी) के आधार पर परिकलित किया गया है। तथापि, पृथक मद के रूप में निर्दिष्ट ऋण पर ब्याज को पीबीटी के परिकलन में नहीं लिया गया था परंतु आरओसीई के पश्चात संशोधित प्रपत्र-III में दर्शाया गया।</p>
(xi).	<p>मूल्यहास अनुसूची में निर्दिष्ट ₹ 1121 लाख के अपफंट भुगतान की मात्रा लाइसेंस करार में निर्दिष्ट ₹ 1075.32 लाख के अपफंट शुल्क से भिन्न है।</p>	<p>मूल बोली दस्तावेज के अनुसार, आईएसएचपीएल को 103,000 वर्ग मीटर अविकसित भूमि आबंटित की जानी है, जिसे सफल बोलीदाता की लागत पर विकसित किया जाना था। तथापि, बोली होने के पश्चात, रेलवे लाइन की रेलिंग्स के लिए, पत्तन न्यास ने 5,176 वर्ग मीटर की विकसित भूमि आबंटित की है। आईएसएचपीएल ने इस 5,176 वर्ग मीटर भूमि के विकास की लागत पत्तन न्यास को अलग-से अदा की है और इसलिए भिन्नता है।</p>
(xii).	<p>संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि निजी टर्मिनलों के मामले में, मूल्यहास स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर, कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों अथवा रियायत करारों में निर्धारित जीवन मानकों के आधार पर, जो भी अधिक हो, अनुमति दी जाएगी। आईएसएचपीएल से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया है कि मूल्यहास अनुसूची संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार है।</p>	<p>मूल्यहास को कम्पनी अधिनियम के अधीन यथा अनुमत हमारे अनुभव के आधार पर लिया गया है। पट्टा धारण भूमि के मामले में, वह अपफंट भुगतान है और सिविल ढाँचों, जीवन को लाइसेंस करार के साथ सह-टर्मिनस के रूप में लिया गया है।</p>

575 GI/07-3

<p>(xiii).</p>	<p>नियोजित पूजी के संदर्भ में कृपया निम्नलिखित भेजे/स्पष्ट करें:</p> <p>(क). कृपया पहले से संस्थापित विभिन्न परिसंपत्तियों के पूजी भाव के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।</p> <p>(ख). आईएसएचपीएल ने भवन, जेट्टी, रेलवे साइडिंग, कंप्यूटरों और मोटर वाहनों के संबंध में वर्ष 2005-06 के दौरान रु0 1060 लाख और वर्ष 2006-07 के दौरान रु0 50 लाख के निवेश का अनुमान लगाया है। इस संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित की पुष्टि करें:</p> <p>(i). वर्ष 2005-06 से 2006-07 के दौरान सकल प्रखंड में प्रस्तावित संवर्धन लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार है।</p> <p>(ii). हालांकि, आईएसएचपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धन दर्शाए हैं, परंतु इसके प्रस्ताव में यातायात में वृद्धि अथवा प्रचालन लागत में कटौती नहीं दर्शाई गई है।</p> <p>(iii). संदर्भित प्रस्ताव में निर्दिष्ट है कि आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क का प्रचालन करता है, ऑन-बोर्ड नौभरण, कार्गो प्रहस्तन और सुपुर्दगी संबंधी सेवाएं प्रदान करता है और अन्य विविध सेवाएं प्रदान करने के अलावा भंडारण सुविधाएं प्रदान करता है। तथापि, आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए लागत विवरण में सेवा की अलग-अलग मदों के संदर्भ में परिसंपत्तियों की पहचान नहीं की गई है। आईएसएचपीएल से अनुरोध है कि सेवाओं में तैनात परिसंपत्तियों के गतिविधि-वार ब्योरे भेजे।</p>	<p>पूजी लागत के समर्थन में दस्तावेज भेजे गए हैं। (यह प्रकट होता है कि आईएसएचपीएल ने रु0 97.25 करोड़ की लागत से पूजी कार्य प्रकल्प, कार्य और पूरा करने के लिए एल एंड टी के साथ करार किया है।)</p> <p>वर्ष 2005-06 और 2006-07 के वर्षों के लिए प्रस्तावित निवेश सुगम प्रचालनों के लिए प्रहस्तन सुविधा प्रदान करने के लिए रियायती करार के अनुसार है।</p> <p>वृद्धिशील पूजी व्यय से अधिक बैकअप क्षेत्र और भंडारण क्षेत्र की उपलब्धता प्राप्त होगी जिससे सुगम प्रचालन में सहायता मिलेगी।</p> <p>हमने परिसंपत्तियों को विभिन्न उप-गतिविधियों में बांटने के लिए वैज्ञानिक ढंग से बांटने का प्रयास नहीं किया है, तथापि, लागत को बृहत् रूप में चार मुख्य उप-गतिविधियों में बांटा गया है जैसाकि प्रपत्र-III में दर्शाया गया है।</p>
<p>(xiv).</p>	<p>कार्यगत पूजी के अनुमानन के संदर्भ में, कृपया निम्नलिखित स्पष्ट करें:</p> <p>(क). कार्यगत पूजी के परिकलन में, ऋणों और अग्रिमों को वर्तमान परिसंपत्तियों में उल्लिखित वस्तुओं और विविध देनदारों से अलग शामिल किया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार वर्तमान परिसंपत्तियों के अनुमानन के समय ऋण और अग्रिमों के तत्व पर विचार नहीं किया गया है।</p> <p>(ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश, एक वर्ष के औसत उपभोग के अलावा पूजी के लिए वस्तु-सूची सीमा और वस्तु-सूची की मदों के मामले में, सीमा ईंधन को छोड़कर भंडारों के छह माह का औसत उपभोग होगी। वर्ष 2004-05 से 2007-08 प्रत्येक वर्ष की वस्तुसूची का अनुमानन वार्षिक औसत उपभोग के संदर्भ में औचित्य सिद्ध करें।</p> <p>(ग). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश विविध देनदारों को कार्यगत पूजी के परिकलन के समय दो माह की संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित रखता है। प्रचालन आय (बर्थ किराये के अलावा) के आधे माह पर विविध देनदारों का अनुमानन संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार नहीं है। चूंकि महापत्तन और निजी प्रचालक सभी प्रभार अग्रिम रूप में वसूल करते हैं, दो मदों को छोड़कर जिनके मानक संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित हैं, इसलिए आधे माह के राजस्व (बर्थ किराये के अलावा) पर विविध देनदारों के अनुमानन का औचित्य सिद्ध किए जाने की आवश्यकता है।</p>	<p>संशोधित दिशा-निर्देशों के अधीन, कार्यगत पूजी का अर्थ वर्तमान परिसंपत्तियां (निधियों के रोकड़ जमा शेष के अलावा) घटाव वर्तमान देयताएं हैं। ऋण और अग्रिम शीर्ष के अधीन निर्दिष्ट जमा शेष मुख्यतः प्री-पेड व्ययों और प्राप्ति-योग्य टीडीएस का प्रतिनिधित्व करते हैं और वर्तमान परिसंपत्तियों के हिस्से हैं, इसलिए हमारे द्वारा इसपर विचार किया गया है।</p> <p>वर्ष 2005-06 के लिए रु0 3 करोड़ की स्पेयर वस्तुसूची में रु0 2.5 करोड़ के बीमा स्पेयर्स और और रु0 0.50 करोड़ के अन्य अभियांत्रिक तथा उपभोग्य शामिल हैं।</p> <p>इसके विपरीत, महापत्तन और आईएसएचपीएल कोई रेलवे प्रणाली प्रचालित नहीं करते हैं साथ ही उद्घाटित करने के लिए बड़ी संपदा भी नहीं है। इसलिए, इससे प्रकट होता है कि संपदा किराये और टर्मिनल प्रभार हमारे मामले में बहुत अधिक प्रासंगिक नहीं है। हालांकि सामान्यतः कार्गो और पोत संबंधी प्रभार महापत्तनों द्वारा अग्रिम रूप में वसूल किए जाते हैं, आईएसएचपीएल केवल बर्थ किराया प्रभार अग्रिम रूप में वसूल करता है और प्रयोक्ताओं को कार्गो संबंधी प्रभारों का बिल देता है। विविध देनदार लगभग 15 दिनों की अनुमानित ऋण अवधि के आधार पर अनुमानित किए गए हैं और इसकी अनुमति दी जाए।</p>

ख. 1.	दरमान भाग-1 प्रस्तावित दरमान का सामान्य में उल्लिखित "ऑन-बोर्ड नौभरण" और "घाटशुल्क प्रभार" शब्दों का अर्थ स्पष्ट नहीं है। कृपया शर्तें स्पष्ट रूप से परिभाषित करें। बीओटी करार का संदर्भ उपयुक्त नहीं होगा क्योंकि पत्तन प्रयोक्ता सामान्यतः उस दस्तावेज को नहीं देखते हैं।	"ऑन-बोर्ड नौभरण" और "घाटशुल्क प्रभार" शब्दों की परिभाषाएं दरमान के भाग-1 से हटा दी गई हैं। प्रासंगिक प्रभारों के अंतर्गत सेवाओं का सही अवसर दरमान से संबंधित उप-खंडों के अधीन शामिल किया गया है। संशोधित दरमान भेजा गया है।
2.	सामान्य निबंधन और शर्तों के लिए प्रस्तावित टिप्पणी (5) के संबंध में, आईएसएचपीएल अनुसरण किए जाने के लिए प्रस्तावित संदर्भ बैंक विनिर्दिष्ट करें।	आईएसएचपीएल भारतीय स्टेट बैंक का संदर्भ बैंक के रूप में अनुसरण करना चाहता है। प्रासंगिक खंड उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया है।
3. (i).	बर्थ किराया विदेशगामी पोतों के लिए 250 अमेरिकी डॉलर का न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार का निर्धारण का औचित्य सिद्ध करें।	औसत जीआरटी 35,499 है और बर्थ में पोत का औसत विराम समय 48 घंटे है। इसे बर्थ किराया राशि 35,499X48X.0025=4259.88 अमेरिकी डॉलर में परिवर्तित किया गया है। इसकी तुलना में, 250 अमेरिकी डॉलर का न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार अधिक नहीं है।
(ii).	बर्थ किराये के लिए अवधि पोत के बर्थ के अधिग्रहण के समय से शुरू होती है। सामान्य टिप्पणियों के अधीन टिप्पणी (2) में प्रस्तावित बर्थ किराये की वसूली पर शासित शर्त स्पष्ट करें।	किसी पोत को आबटित बर्थ प्रथम लाइन बर्थिंग के समय तट पर भेज जाने से बर्थ छोड़ने के समय अंतिम लाइन भेजे जाने तक किसी अन्य पोत को उपलब्ध नहीं होता है। इसलिए बर्थ किराया उस अवधि के लिए उस पोत को देना होगा जिस पोत के लिए बर्थ सुरक्षित रखा जाता है।
(iii).	कृपया विदेशगामी पोतों के लिए प्रस्तावित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों की दरों का औचित्य सिद्ध करें। खंड 2.3.1 प्रासंगिक धाराओं में गलत संदर्भ दर्शाता है।	खंड 2.3.1 के संदर्भ को 2.4 के स्थान पर 2.5 किए जाने की आवश्यकता है। प्रस्तावित दर प्रथम 6 घंटे की सामान्य बर्थ किराया दर से उसके पश्चात प्रत्येक छह घंटे की अवधि बढ़ाते हुए दोगुनी है।
(iv).	आईएसएचपीएल ने लाइसेंस करार के अनुसार 14000 मी.ट. प्रतिदिन आउटपुट दर के रूप में निर्धारित किया है। तथापि, लाइसेंस करार में उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के लिए प्रतिदिन आउटपुट मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल प्रत्येक के लिए 8000 मी.ट. की प्रस्तावित प्रतिदिन आउटपुट दरें बताई जाएं।	उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के मानक एचडीसी में अन्य टर्मिनलों में प्राप्त आउटपुट 3,500 से 5,000 टीपीडी पर आधारित हैं और हमने 8,000 टीपीडी का उन्नत आउटपुट मानक दिया है।
(v).	स्पष्ट की गई कार्यप्रणाली से पता चलता है कि आईएसएचपीएल पोत को पूरी और बृहत् सेवा प्रदान करता है। ऐसी स्थिति में, यह स्पष्ट नहीं है कि एक पोत खंड 2.6 (खंड 2.5 मसौदा दरमान में नहीं दिया गया है) में उल्लिखित उत्पादकता मानक को प्राप्त करने के लिए कैसे उत्तरदायी ठहराया जा सकता है। वास्तव में, आईएसएचपीएल द्वारा निष्पादन आश्वासन दिया जाना चाहिए अथवा पोत टर्मिनल द्वारा किसी निम्न निष्पादन पर भी बर्थ किराया अर्जन जारी रखेगा। कृपया इसके कारण स्पष्ट करें कि आईएसएचपीएल द्वारा उपयुक्त रियायत क्यों दी जाए, निर्धारित मानकों को पूरा करने के लिए निर्धारित नहीं किए जाएंगे।	यदि पोतों की गलती से मानक प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं तो बर्थ किराया देय है। यह बहुत उपयुक्त है कि टर्मिनल को बर्थ किराया वसूल नहीं करना चाहिए, यदि उनपर आरोप्य कारणों से मानको प्राप्त नहीं किया जाता है। हमने इस संबंध में एक उपयुक्त खंड शामिल किया है।
4. (i).	कार्गो संबंधी प्रभार एचडीसी से संबंधित मामले में टीएएमपी द्वारा पहले ही यह निर्णय किया जा चुका है कि ऑन-बोर्ड प्रभार और घाटशुल्क अलग-अलग निर्धारित किए जाएंगे। प्रस्तावित दरें तदनुसार संशोधित करें।	ऑन-बोर्ड प्रभारों और घाटशुल्क को अब अलग-अलग निर्धारित किया गया है और प्रस्तावित दरों को उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया है।
(ii).	आईएसएचपीएल के यातायात पूर्वानुमान के अनुसार, अगले तीन वर्षों में प्रहस्तित किए जाने वाले उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल का अनुमान नहीं लगाया गया है। इन वस्तुओं के लिए अब दरें क्यों निर्धारित की जाएंगी, इसके कारण स्पष्ट नहीं हैं।	दरें उपलब्ध कराई गई हैं ताकि यदि कोई प्रयोक्ता अल्पावधि सूचना पर मद कार्गो ऑफर करता है तो आईएसएचपीएल इसका प्रहस्तन कर सके।
(iii).	टिप्पणी (ii) के संदर्भ में, टर्मिनल की क्षमता सीमाओं के मद्देनजर, कृपया शर्त को पूरा करने के लिए एक से अधिक ग्राहक की संभाव्यता स्पष्ट करें।	यदि एक ग्राहक भी शर्त को पूरा करता है तो वह ऑफर की गई रियायत के लिए पात्र होगा।

(iv).	प्रस्तावित घटकों की मदों के संदर्भ में, कृपया टिप्पणी (iii) की प्रासंगिकता स्पष्ट करें।	इस टिप्पणी को संशोधित दरमान में हटा दिया गया है।
(v).	प्रहस्तन और सुपुर्दगी प्रभारों को अलग-अलग निर्धारित करने के कारण स्पष्ट करें।	सुपुर्दगी की दर और पोत से उतराई की दर तथा कार्गो का संचलन मेल नहीं खा सकता और कार्गो कुछ समय के लिए भंडारण शैड में रहेगा। सुपुर्दगी देने के लिए, कार्गो को स्टैक से उठाना पड़ता है और ट्रक अथवा वैगन पर लादना पड़ता है। यह एक पृथक प्रचालन है और सुपुर्दगी की दर तदनुसार प्रस्तावित की गई है।
(vi).	खंड 3.3 और 3.5.2 के अधीन टिप्पणियां — यह एक प्रचालक से संबंधित बिलिंग का मुद्दा है। सामान्य निबंधन और शर्त — टिप्पणी (1) में प्रस्तावित सामान्य उपबंध दरमान में यथोचित किया जाए।	टिप्पणी 1 कार्गो की सुपुर्दगी से पहले भुगतान किए जाने से संबंधित है। खंड 3.3 और 3.5.2 के अधीन टिप्पणियों में प्रहस्तन के लिए कार्गो की प्राप्ति से पहले अर्थात् पोत से उतराई शुरू किए जाने से पहले प्रभारों के भुगतान का प्रावधान किया गया है। इसलिए, दोनों उपबंधों को बनाए रखने की जरूरत है।
5.	भूमि किराया/भंडारण प्रभार:	
(i).	चूंकि आईएसएचपीएल द्वारा कार्गो को अधिक समय तक नहीं रखे जाने का पूर्वानुमान नहीं लगाया गया है इसलिए निःशुल्क अवधि संबंधी शर्तों को छोड़कर प्रस्तावित खंड घ को हटा लिया जाए।	निःशुल्क अवधि से अधिक समय तक रूकने के मामले में यह उपबंध प्रभारों की संगत वसूली के रूप में जरूरी है।
(ii).	खंड-घ के अधीन टिप्पणी (v) के संदर्भ में, कृपया निःशुल्क अवधि के पश्चात 20 दिनों के भीतर आईएसएचपीएल के परिसर से कार्गो की निकासी नहीं किए जाने की स्थिति में प्रभार्य कार्गो के स्थानांतरण प्रभारों को दर्शाएं।	स्थानांतरण की वास्तविक लागत आयातक के खाते में की जाएगी और उससे वसूल की जाएगी।
6.	कृपया प्रस्तावित धूल निवारण प्रभार रू० 4 प्रति मीट्रिक टन को लागत व्योनों के साथ औचित्य सिद्ध करें। इसे घाटशुल्क प्रभारों के साथ नहीं जोड़े जाने के कारण भी बताएं।	चूंकि यह एक वैकल्पिक सेवा है इसलिए हम इसे घाटशुल्क के साथ नहीं जोड़ना चाहते हैं।
7.	खंड च — विविध और वैकल्पिक सेवाएं	
(i).	मद (3), (6) और (7) — कृपया स्पष्ट करें कि प्रस्तावित दरें वैगन में कार्गो के टनभार से कैसे संबंधित हैं।	सरलता की वजह से दरों को प्रति मी.ट. निर्धारित किया गया है।
(ii).	मद (7) और (8) — क्या इन्हें महापत्तन न्यास अधिनियम में शामिल पत्तन संबंधी सेवाएं कहा जा सकता है।	ये विशेष प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए अनुषंगी और वैकल्पिक सेवाएं हैं।
8.	भाग-IV — अन्य सेवाओं के लिए प्रभार कृपया स्पष्ट करें कि 4.4, 4.5, 4.6 और 4.7 में उल्लिखित सेवाएं महापत्तन न्यास अधिनियम में शामिल गतिविधियां हैं और बीओटी करार में शामिल किया गया है।	कन्वेयर बेल्ट प्रणाली से गिरा कार्गो कार्गो प्रहस्तन के लिए संयोगवश है। अन्य सेवाएं प्रयोक्ताओं के अनुरोध पर और वैकल्पिक है।

7. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई 29 मार्च, 2006 को कोलकाता पत्तन न्यास के परिसर में की गई थी। संयुक्त सुनवाई में उपस्थित प्रयोक्ताओं ने उनके द्वारा पहले लिखित रूप में भेजी गई टिप्पणियों के अलावा कोई टिप्पणी नहीं की थी। संयुक्त सुनवाई में यथा सहमत, केओपीटी को आईएसएचपीएल के साथ बैठक करके आईएसएचपीएल द्वारा दिए गए यातायात पूर्वानुमान की उपयुक्तता निर्धारित करने और अपनी रिपोर्ट भेजने के लिए कहा गया था।

8.1. केओपीटी द्वारा 30 मई, 2006 को आयोजित बैठक में आईएसएचपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 जून, 2006 द्वारा अपनी रिपोर्ट भेजी थी। यह रिपोर्ट आईएसएचपीएल को इसकी टिप्पणियों के लिए अग्रणी की गई थी। आईएसएचपीएल ने अपने पत्र दिनांक 23 अगस्त, 2006 द्वारा अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। इसने बर्थ सं. 4क के लिए केओपीटी द्वारा अनुमानित यातायात के आधार पर संशोधित लागत विवरण भी भेजे हैं।

8.2. केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 14 जुलाई, 2006 द्वारा अनुरोध किया गया था कि उसके द्वारा भेजी गई रिपोर्ट 15 जून, 2006 के संबंध में अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजे। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 14 सितम्बर, 2006 द्वारा अपने स्पष्टीकरण भेजे थे। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना और केओपीटी द्वारा भेजे गए जवाबों को नीचे सारबद्ध और तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	केओपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरण
1.	केओपीटी, बर्थ सं. 4क में 3 मिलियन टन प्रतिवर्ष के पूर्ववर्ती यातायात अनुमान को वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए क्रमशः 2.79 मिलियन टन और 2.46 मिलियन टन में संशोधित किए जाने के कारण भेजे।	बर्थ सं. 4क की पूर्ववर्ती क्षमता, एचडीसी के माध्यम से कोककारी कोयले के आयात में वृद्धि के झुकाव और उक्त मात्रा का प्रहस्तन बर्थ सं. 4क में किया जा सकता था, को ध्यान में रखकर लगभग 3 मिलियन टन दर्शाया गया था। संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, एक बैठक आईएसएचपीएल के साथ की गई थी और सभी प्रासंगिक कारकों पर ध्यानपूर्वक विचार करने के पश्चात, कार्गो के अनुमानन पर अंतिम मत दिया गया है।

2.	केओपीटी ने लाइसेंस करार के उन उपबंधों का उल्लेख किया है जिसमें आईएसएचपीएल के प्रचलित, दरमान के अनुसार प्रशुल्क प्रभारित और वसूल करने की अनुमति दी गई है। इस संबंध में, हमारे पत्र सं. टीएमपी/4/2004-केओपीटी दिनांक 23 मार्च, 2004 द्वारा पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की गई विहित सेवाओं संबंधी दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जानी चाहिए। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 सितम्बर, 2004 द्वारा इस सांविधिक उपबंध का समर्थन किया है।	केओपीटी, टीएमपी द्वारा लिए गए निर्णय से सहमत है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत बीओटी प्रचालक की दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित की जाती हैं।
3.	आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को रॉयल्टी के भुगतान संबंधी उपबंधों और लाइसेंस करार के उपबंधों के बीच मिलाप की आवश्यकता के संबंध में, यह केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच का मामला है।	केओपीटी सहमत है कि समाधान और लाइसेंस करार के उपबंधों को लागू करना, केओपीटी और आईएसएचपीएल के बीच का मामला है। तथापि, चूंकि लाइसेंस के अधिकार और जिम्मेदारियां लाइसेंस करार में स्थापित की गई हैं और लाइसेंस की मौजूदगी ऐसे करार के अनुसार है, इसलिए, केओपीटी महसूस करता है कि जब परियोजना से संबंधित कोई मेटिरियल निर्धारण करते समय, लाइसेंस करार के निबंधन और शर्तों को ध्यान में रखा जाए।
4.	इस प्राधिकरण द्वारा आईएसएचपीएल के लिए अनुमोदित (किए जाने वाले) बर्थ किराया प्रभारों के संबंध में केओपीटी की बातों को नोट कर लिया गया है। आईएसएचपीएल के बर्थ किराया प्रभारों के निर्धारण के लिए प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया जाएगा।	लाइसेंस करार ने देय परिकलन के परिकलन के लिए विशेष पद्धति स्थापित की है और साथ ही लाइसेंस द्वारा प्रभार की वसूली के लिए कुछ सीमा प्रदान की है। जब तक आईएसएचपीएल के दरमान और केओपीटी के बीच सेवा परिभाषाओं में एकसमानता नहीं होगी तब तक आईएसएचपीएल के दरमान के साथ लाइसेंस करार का समाधान विवादी और मुश्किल हो सकता है जिससे उक्त करार की कुछ महत्वपूर्ण शर्तों को लागू करने में गंभीर कठिनाईयां आ सकती हैं। आईएसएचपीएल के प्रशुल्क को अनुमोदित करते समय टीएमपी को आईएसएचपीएल के दरमान और केओपीटी के बीच सेवा परिभाषाओं की एकरूपता पर विचार करना चाहिए, जिससे किसी सांविधिक मुश्किलों से बचा जा सके।

9. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पत्रों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :

- (i). आईएसएचपीएल ने केओपीटी के एचडीसी में बर्थ सं. 4क के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए 30 वर्षों की अवधि हेतु कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के साथ लाइसेंस करार किया है। लाइसेंस करार के उपबंधों पर आधारित केओपीटी के (तत्कालीन) प्रचलित दरमान को लागू करते हुए 15 जनवरी, 2004 से इस टर्मिनल का प्रचालन किया जा रहा है। महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 इस प्राधिकरण को महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालित निजी टर्मिनलों के लिए दरमान और शर्तों का विवरण तैयार करने का अधिकार प्रदान करता है। तथापि, यह प्राधिकरण इस समय संदर्भित मामले पर विधिकता पर नहीं जाना चाहता है।
- (ii). केओपीटी ने तर्क दिया है कि आईएसएचपीएल केओपीटी के दरमान में निर्धारित दरों से अधिक प्रभार वसूल करने के लिए हकदार नहीं है। जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा सही बताया गया है, बर्थ सं. 4क में आईएसएचपीएल द्वारा प्रभार्य प्रशुल्क उसकी प्रचालन लागत और निवेश के स्तर पर आधारित होगा। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन-वार लागत जमा को जारी रखना निर्धारित किया गया है। इससे पत्तनों की दरों में अपरिहार्य भिन्नता और एक ही पत्तन के भीतर विभिन्न प्रचालकों की दरों में भिन्नता आएगी।
- (iii). इसके कार्यों पर प्रभार्य प्रभारों के मामले में, सेल ने इस प्राधिकरण द्वारा आईएसएचपीएल के लिए निर्धारित प्रशुल्क से कुछ दूरी पर अपनी स्थिति को बनाए रखने का प्रयास किया है। सेल ने तर्क दिया है कि उसके द्वारा आईएसएचपीएल को देय दर उनके बीच हुए करार द्वारा शासित है। सेल द्वारा व्यवस्थित स्थिति के मामले में आईएसएचपीएल के मत हमें प्राप्त नहीं हुए थे, यद्यपि हमने इस संबंध में आईएसएचपीएल से अनुरोध किया था। जो भी हो, पक्षों के बीच हुआ करार महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के प्रासंगिक सांविधिक उपबंधों का अधिक्रमण नहीं कर सकता है।

575 GI/07-4

लाइसेंस करार के अनुच्छेद 3.8 (क) (i) (I) के अनुसार, आईएसएचपीएल संयुक्त प्रयोक्ता आधार पर बर्थ सं. 4क का प्रचालन करेगा। वर्तमान में, आईएसएचपीएल केवल सेल के कार्गो का प्रहस्तन करता है। आईएसएचपीएल ने पुष्टि की है कि वह कोई भी अन्य प्रतिस्पर्धी कार्गो, जोकि अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा ऑफर किया जा सकता है, का प्रहस्तन करने के लिए तैयार है।

- (iv). जैसाकि पहले बताया गया है, आईएसएचपीएल केओपीटी के (तत्कालीन) वर्तमान दरमान को लागू करते हुए 15 जनवरी, 2004 से अपनी सुविधाओं का प्रचालन कर रहा है। 15 जनवरी, 2004 से 31 मार्च, 2006 तक आईएसएचपीएल के वित्तीय निष्पादन का वास्तविक आंकड़ों के आधार पर निम्नलिखित अनुच्छेदों में विश्लेषण किया गया है:

- (क). (i). वर्ष 2004-05 और 2005-06 के लाभ और हानि लेखा में यथा निर्दिष्ट प्रचालन आय पर विचार किया गया है।
- (ii). चूंकि वित्तीय वर्ष 2006-07 समाप्त होने वाला है, इसलिए वर्ष 2006-07 के लिए प्रचालक का निष्पादन भी पिछले निष्पादन के विश्लेषण के लिए प्रासंगिक है। चूंकि आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 के प्रचालन आय अनुमान को वर्ष 2005-06 की वास्तविक प्रचालन आय के आधार पर संशोधित और वर्ष 2006-07 के अनुमानित यतायात से समायोजित किया गया है।

- (ख). आईएसएचपीएल ने 14 मई, 2002 को लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए थे। उन बीओटी मामलों में जहां बोली प्रक्रिया 23 जुलाई, 2003 से पहले पूरी हो गई थी, प्रशुल्क परिकलन को प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत के रूप में रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को इस प्रकार लिया जाएगा कि रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को खाते में नहीं लिए जाने से प्रचालक को संभावित नुकसान से बचाया जा सके बशर्त संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.8.1 में यथा विनिर्दिष्ट अगले उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित अधिकतम राशि। इसका अर्थ है कि आईएसएचपीएल के मामले में लागत के रूप में रॉयल्टी की स्वीकार्यता को वर्ष 2005-06 से इस दिशा-निर्देश द्वारा शासित करना होगा क्योंकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देश 31 मार्च, 2005 से प्रभावी हुए थे। संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के कार्यान्वयन से पहले अंगीकृत नीति के अनुसार वर्ष 2005-06 से पूर्व के वर्षों के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्से को पार करना के रूप में नहीं माना जाएगा। तदनुसार, इस विश्लेषण में वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए क्रमशः ₹0 264.50 लाख आर ₹0 1246.82 लाख के रॉयल्टी भुगतान पर विचार नहीं किया गया है।

आईएसएचपीएल और दूसरे उच्चतम बोलीदाताओं की बोलियों से उत्पन्न राजस्व स्रोतों के एनपीवी पर विचार करते हुए, दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उल्लिखित राजस्व स्रोतों का एनपीवी आईएसएचपीएल द्वारा उल्लिखित राजस्व स्रोतों के एनपीवी का 91.33 प्रतिशत है। इसलिए, आईएसएचपीएल द्वारा उल्लिखित 91.33 राजस्व हिस्से को पार करना माना गया है। वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए क्रमशः ₹0 1366.48 लाख, ₹0 1257.76 लाख, ₹0 1060.25 और ₹0 1187.64 लाख की स्वीकार्य रॉयल्टी को तत्संबंधी वर्षों के लिए लागत के रूप में लिया गया है।

इस प्राधिकरण ने केओपीटी के प्रशुल्क की समीक्षा के लिए केओपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव का हाल ही में निपटान किया है। संशोधित कार्गो संबंधी प्रभार इस वित्तीय वर्ष के अंत तक केओपीटी में प्रभावी होंगे। लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार, आईएसएचपीएल को केओपीटी के प्रचलित दरमान के अनुसार लागू कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर राजस्व हिस्सा अदा करना होगा। अभियांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित कोयले के लिए ₹0 90/- प्रति टन के तत्कालीन निर्धारित ऑन-बोर्ड और घाटशुल्क प्रभार कम से कम वित्तीय वर्ष 2007-08 से ₹0 81/- प्रति टन हो जाएंगे और वित्तीय वर्ष 2008-09 तक वैध रहेंगे। इस स्थिति के मद्देनजर, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए आईएसएचपीएल हेतु स्वीकार्य रॉयल्टी भुगतान केओपीटी के लिए अनुमोदित संशोधित घाटशुल्क दर पर परिकलित किया गया है।

- (ग). आईएसएचपीएल के वार्षिक लेखे दर्शाते हैं कि आईएसएचपीएल ने वर्ष 2004-05 और 2005-06 के दौरान क्रमशः लगभग ₹0 14.20 लाख और ₹0 9.46 लाख विलंबशुल्क प्रोद्भूत किया है और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए प्रत्येक वर्ष हेतु ₹0 12 लाख की राशि का अनुमान लगाया है। आईएसएचपीएल ने तर्क दिया है कि उसे तभी विलंबशुल्क अदा करना होगा जब सहमत मानकों से परे जलयान घुमाव समय में विलंब होता है। उस मामले में, प्रचालक भी यह अपेक्षा करता है कि जब जलयान का घुमाव समय सहमत मानकों के भीतर रहता है तो उसे भी इसका लाभ दिया जाए। अन्य पत्तन और टर्मिनल जलयान द्वारा वहन विलंबशुल्क की प्रतिपूर्ति नहीं करते हैं। यदि निष्पादन को प्रशुल्क से जोड़े जाने संबंधी आईएसएचपीएल के तर्क को स्वीकार किया जाता है तो ऐसी योजना दोनों प्रकार से अर्थात् दक्षता के लिए प्रचालक को पुरस्कृत और कम निष्पादन के लिए उसे दंडित करना, कार्य करेगी। आईएसएचपीएल ने सहत मानकों के ब्योरे नहीं बताए हैं। आईएसएचपीएल को सलाह दी जाती है कि वह दक्षता संबंधी प्रशुल्क योजना (ईएसटीएस) लेकर आए। वर्तमान विलंबशुल्क

लागत पिछले विश्लेषण के लिए साथ ही भावी वर्षों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए पार करने के रूप में नहीं मानी गई है।

- (घ). निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, वर्ष 2005-06 से पहले अनुमत्त प्रतिलाभ नियोजित पूंजी के इक्विटी घटक पर आधारित था। इसलिए, प्रशुल्क निर्धारित करते समय ऋण घटक पर ब्याज को पार करना के रूप में अनुमति दी गई थी। इस दृष्टिकोण के अनुसार आवधिक ऋण पर वास्तविक ब्याज राशि वर्ष 2003-04 के लिए ₹ 179 लाख और वर्ष 2004-05 के लिए 763.21 लाख को स्वीकार्य व्यय के रूप में अनुमति दी गई है। यह ब्याज लागत अचल परिसंपत्तियों के तत्संबंधी निवल प्रखंड के आधार पर अलग-अलग गतिविधियों में बांटी गई है।

इक्विटी और अक्षित निधियों तथा अधिशेष घटक पर 20 प्रतिशत प्रतिलाभ वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए अनुमत्त किया गया है।

- (ङ). वर्ष 2003-04 का लागत विवरण वर्ष 2003-04 में स्वतः ही पूर्णतः बट्टा खाते में डाले गए प्रारंभिक व्ययों संबंधी ₹ 22 लाख की राशि दर्शाता है। इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत सामान्य सिद्धांत के अनुसार, प्रारंभिक व्यय को संपूर्ण परियोजना अवधि में बट्टा खाते किया जाता है। आईएसएचपीएल ने मई, 2002 में 30 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर किए हैं। चूंकि ₹ 22 लाख की राशि परियोजना अवधि के दूसरे वर्ष में दर्शाई गई है, इसलिए इस राशि को वर्ष 2003-04 से 29 वर्षों की शेष अवधि में बांटे जाने की आवश्यकता है। वर्ष 2003-04 से 2008-09 के लिए लागू ऐसी बांटी गई राशि को सभी गतिविधियों के लिए एकसमान अनुपात में लागत के रूप में माना गया है।

- (च). परिसंपत्तियों पर मूल्यहास लेखापरीक्षित लेखों यथा अभिपुष्ट कम्पनी अधिनियम, 1956 में विनिर्दिष्ट दरों पर स्ट्रेट-लाइन पद्धति पर प्रदान किया गया है। पट्टे वाली भूमि संबंधी लगभग ₹ 11.96 करोड़ के अपफ्रंट भुगतान और भारी निकर्षण पर प्रोद्भूत व्यय राशि ₹ 1.69 करोड़ को लाइसेंस अवधि में बराबर-बराबर परिशोधित किया गया है। सभी विचाराधीन वर्षों के इस विश्लेषण में मूल्यहास और परिशोधित राशि पर विचार किया गया है।

- (छ). वर्ष 2004-05 का लागत विवरण ₹ 30 लाख की विविध राशि गैर-प्रचालन राजस्व के रूप में दर्शाता है। यह वर्ष 2004-05 के दौरान टर्मिनल द्वारा अर्जित ब्याज आय से संबंधित प्रतीत होता है। वर्तमान परिसंपत्तियों से संबंधित लेखों के हिस्से प्रासंगिक अनुसूची से, यह देखा गया है कि सावधि जमा के लिए प्रविष्टि दर्ज की गई है। अनुमानतः, ब्याज राशि ऐसी सावधि जमा राशियों से संबंधित है। चूंकि सावधि जमा राशियों को वर्तमान परिसंपत्तियों की स्वीकार्य मद के रूप में नहीं माना गया है, इसलिए इस विश्लेषण में प्रासंगिक ब्याज आय पर भी विचार नहीं किया गया है।

- (ज). (i). आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए आईएसएचपीएल और एक निजी पक्ष के बीच दिनांक 19 जून, 2003 को हुए करार की प्रति से यह पता चलता है कि इसने जेट्टी के निर्माण, सामग्री प्रहस्तन प्रणाली की आपूर्ति और अन्य संबंधित कार्य के लिए ₹ 97.25 करोड़ के एकमुश्त भुगतान के लिए निजी पक्ष साथ अनुबंध किया था। आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए और निजी पक्ष को संबोधित पत्र दिनांक 24 जुलाई, 2003 की दूसरी प्रति से प्रकट होता है कि 33 केवी सम्पर्कता और भंडारण क्षमता के संवर्धन के लिए ₹ 250 लाख की कुल लागत पर यह अनुबंध दिया गया है। आईएसएचपीएल की अचल परिसंपत्तियों की अनुसूची से, वित्तीय वर्ष 2005-06 के प्रारंभ में परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड लगभग ₹ 113.65 करोड़ है। ₹ 113.65 करोड़ और ₹ 99.75 करोड़ की समग्र संविदा राशि के बीच अन्तर अन्य परिसंपत्तियों जैसे — कार्यालय उपस्कर और मोटर वाहन से संबंधित लगता है। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा शामिल अचल परिसंपत्तियों के मूल्य पर विश्वास किया गया है। इसके अलावा, वर्ष 2006-07 में सिविल ढांचे संबंधी सकल प्रखंड में संवर्धन के रूप में अनुमानित राशि ₹ 10 लाख पर भी विचार किया गया है।

- (ii). वर्ष 2005-06 की वास्तविक कार्यगत पूंजी और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए अनुमानित कार्यगत पूंजी को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 के अनुसार अधुनातन किया गया है जोकि नीचे स्पष्ट किया गया है :

- (क). आईएसएचपीएल के प्रचालन लागत अनुमानों के अनुसार, भंडारों और खाली क्षेत्रों का उपभोग प्रहस्तित कार्गो पर आश्रित है। प्रहस्तित कार्गो की प्रति टन भंडार और खाली क्षेत्र लागत ₹ 1/- है। इस दर पर विचार करते हुए, संपूर्ण वर्ष के लिए भंडारों और खाली क्षेत्रों संबंधी व्यय वर्ष 2005-06 के वास्तविक थुपट और वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमानित थुपट को लेखा में लेते हुए परिकलित किया गया है। इस वार्षिक उपभोग के आधार पर, छह माह का उपभोग वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए सुविचारित किया गया है।

- (ख). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों का खंड 2.9.9 विविध देनदारों की जमा राशियों को दो माह की संपदा आय और भारतीय रेलवे द्वारा देय रेलवे टर्मिनल प्रभारों की सीमा तक निर्धारित करता है। चूंकि ये मंदाई आईएसएचपीएल के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, इसलिए सभी वर्षों 2005-06 से 2008-09 के लिए वर्तमान परिसंपत्ति तत्व विविध देनदारों को शून्य माना गया है।
- (ग). वर्ष 2005-06 के रोकड़ और बैंक जमा शेष तथा वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमानित रोकड़ और बैंक जमा को एक माह के रोकड़ व्ययों पर सीमित किया गया है, जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित किया गया है।
- (घ). आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए भेजी गई वर्तमान देयताओं को बिना किसी परिवर्तन के लिया गया है।  
परिमित वर्तमान परिसंपत्तियों और वास्तविक/अनुमानित वर्तमान देयताओं पर विचार करते हुए, वर्ष 2005-06 से 2008-09 की कार्यगत पूंजी भी नकारात्मक आंकड़े में आती है। इन चार वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी शून्य मानी गई है।
- (ज). बर्थ सं. 4क की क्षमता 3 मिलियन टन वार्षिक प्रमाणित की गई है। वर्ष 2003-04 में ढाई माह की अवधि के वास्तविक प्रहस्तिता यातायात पर विचार करते हुए, आनुपातिक क्षमता उपयोग 99.20 प्रतिशत परिगणित किया गया है। वर्ष 2004-05 में, आईएसएचपीएल ने प्रमाणित क्षमता से अधिक बर्थ प्रचालित किया है।  
निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में, 100 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता और 1:1 ऋण इक्विटी अनुपात के अनुपालन की शर्त पर, 20 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकृत कर-पूर्व प्रतिलाभ दिया जा रहा था। जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है, आईएसएचपीएल में क्षमता उपयोग वर्ष 2003-04 और 2004-05 के लिए क्रमशः 99.20 प्रतिशत और 102 प्रतिशत परिगणित किया गया है। तदनुसार, वर्ष 2003-04 के लिए इक्विटी पर अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ परिमित किया गया है और वर्ष 2004-05 के लिए इक्विटी पर पूरे प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।  
वर्ष 2005-06 और उससे आगे के मामले में, महापतन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों दोनों को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.9.1 में यथा विनिर्दिष्ट पूंजी परिसंपत्ति मूल्य पद्धति के अनुसार निर्धारित समान कर-पूर्व दर पर, नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है। वर्तमान में ऐसी निर्धारित दर, 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग की शर्त पर, 15 प्रतिशत वार्षिक है। बर्थ सं. 4क की प्रमाणित क्षमता और वर्ष 2005-06 के लिए 3.24 मिलियन टन के वास्तविक यातायात और वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 2.78 मिलियन टन, 2.46 मिलियन टन और 2.63 मिलियन टन के अनुमानित यातायात पर क्षमता उपयोग 60 प्रतिशत से अधिक परिगणित किया गया है। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06 की वास्तविक नियोजित पूंजी और वर्ष 2006-07 से 2008-09 की अनुमानित नियोजित पूंजी पर अधिकतम 15 प्रतिशत प्रतिलाभ की अनुमति दी गई है।
- (झ). उपर्युक्त समायोजनों के अधीन, वर्ष 2003-04 से 2006-07 के लिए आईएसएचपीएल के निष्पादन का विश्लेषण ₹ 447.49 लाख का निवल घाटा दर्शाता है। निवल घाटा स्थिति के मद्देनजर, आईएसएचपीएल का भावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय पिछले अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है।
- (व). आईएसएचपीएल द्वारा अगस्त, 2006 में भेजे गए संशोधित लागत विवरणों में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमान शामिल हैं। वर्ष 2006-07 समाप्त होने वाला है और आईएसएचपीएल के पूर्व निष्पादन के विश्लेषण के प्रयोजन से वर्ष 2006-07 के अनुमानों पर पहले ही विचार किया जा चुका है। इस विश्लेषण में, वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए, आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए संशोधित लागत विवरणों पर विचार किया गया है।
- (vi). वर्तमान में, आईएसएचपीएल का यातायात कोककारी कोयला है जिसके लिए सेल के साथ 2.3 मिलियन टन के वार्षिक थ्रुपुट हेतु करार किया गया है। प्रारंभ में, आईएसएचपीएल ने जून, 2005 में अपना कोककारी कोयला यातायात वर्ष 2006-07 से 2008-09 के प्रत्येक वर्ष के लिए 2.30 मिलियन टन अनुमानित किया था। केओपीटी, आईएसएचपीएल का लाइसेंसी, ने आईएसएचपीएल के साथ बातचीत और विस्तृत विश्लेषण करने के पश्चात, आईएसएचपीएल के यातायात अनुमानों की समीक्षा की थी और अनुमानों को वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः 2.78 मिलियन टन, 2.46 मिलियन टन और 2.63 मिलियन टन ऊर्ध्वमुखी संशोधित किया गया है। आईएसएचपीएल की प्रचालन आय के अनुमान के प्रयोजन से इस संशोधित यातायात अनुमान पर विचार किया गया है।



यह उल्लेखनीय है कि आईएसएचपीएल केओपीटी के संशोधित यातायात पूर्वानुमान से सहमत है। यदि यातायात में वास्तविक निष्पादन की भिन्नता के कारण आईएसएचपीएल को कोई अनावश्यक लाभ होगा तो आईएसएचपीएल को प्राप्त ऐसे अनावश्यक लाभ को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय समायोजित किया जाएगा।

- (vii). (क). बर्थ किराया प्रभारों से होने वाली आय के अनुमानन के लिए आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए परिकलन से यह देखा गया है कि इसने 1 अमेरिकी डॉलर के लिए ₹ 43.50 की विनिमय दर अंगीकृत की है। अनुमानित बर्थ किराया आय को ₹ 44.60 प्रति 1 अमेरिकी डॉलर की प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अधुनातन किया गया है।
- (ख). कार्गो संबंधी प्रभारों को घाटशुल्क और जनशक्ति एवं उपस्कर की आपूर्ति, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और सुपुर्दगी एवं वैगन लदाई प्रभारों के अधीन प्रभारित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। बर्थ 2007-08 और 2008-09 के लिए कोककारी कोयले के अनुमानित यातायात और प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों और सुपुर्दगी एवं वैगन लदाई प्रभारों संबंधी आय अनुमानन अंकगणितीय रूप से सही पाया गया है।
- (ग). आईएसएचपीएल ने "अन्य आय" के रूप में वर्ष 2007-08 के लिए लगभग ₹ 25 लाख और वर्ष 2008-09 के लिए ₹ 26 लाख अनुमानित किया है। इसने उल्लेख किया है कि अनुमानित "अन्य आय" अनुमानित यातायात ₹ 1/- प्रति मीट्रिक टन की दर से परिगणित किया गया है। यह प्रकट होता है कि "अन्य आय" आईएसएचपीएल द्वारा उसके दरमान में प्रस्तावित (वैकल्पिक) विविध सेवाओं के संदर्भ में अनुमानित की गई है। प्रदान की जा रही विविध सेवाओं और अनुमानित "अन्य आय" के बीच संबंध स्थापित नहीं किया गया है। किन्तु अनुमानित "अन्य आय" को बिना किसी बदलाव के लिया गया है।
- (घ). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के अपने आय अनुमानन में क्रमशः ₹ 518 लाख और ₹ 402 लाख का प्रोत्साहन संबंधी समायोजन किया था। अनुमत्त किए जाने वाले ऐसे प्रोत्साहनों की प्रकृति और मात्रा तथा शर्तें जिसके अधीन वे आवेदन करेंगे, प्रकट नहीं की गई हैं। चूंकि अनुमोदित दरें अधिकतम दरें होंगी, इसलिए प्रचालक को अधिकतम दरों से कम प्रभार वसूल करने का अनुग्रह होता है, यदि वह ऐसा चाहता है। ऐसे प्रोत्साहनों, यदि इसकी अनुमति दी जाती है, के राजस्व प्रभाव को प्रभावी मूल्य कटौती द्वारा मात्रा में वृद्धि करके पूरा करना होगा। अतः इस विश्लेषण में, आईएसएचपीएल द्वारा आय अनुमानन में किए गए समायोजन पर विचार नहीं किया गया है।
- अगली समीक्षा के समय, यदि यह पाया जाएगा कि वास्तविक आय भेजे गए अनुमानों से बहुत भिन्न है तो अतिरिक्त प्राप्ति को संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार भावी प्रशुल्क संशोधन से समायोजित किया जाएगा।

- (viii). प्रचालन व्ययों और सामान्य प्रशासन व्ययों को बर्थिंग गतिविधि, घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और सुपुर्दगी एवं वैगन लदाई गतिविधि में कुछ प्रतिशत में बांटा गया है। श्रम एवं उपस्कर किराया प्रभारों, विलंबशुल्क, केओपीटी को रॉयल्टी भुगतान, सर्वेक्षण/जॉच प्रभार और जल, बिजली एवं ईंधन प्रभारों को बर्थिंग गतिविधि में नहीं बांटा गया है। सभी अन्य प्रचालन व्ययों को सभी चार गतिविधियों में बांटा गया है। इस विश्लेषण में आईएसएचपीएल द्वारा अंगीकृत प्रचालन व्ययों और सामान्य प्रशासन व्ययों को विभिन्न गतिविधियों में बांटे जाने के आधार पर विश्वास किया गया है।
- (ix). अनुमानित प्रचालन व्ययों को नीचे विश्लेषित किया गया है :

- (क). करार की प्रति से पता चलता है कि श्रम और उपस्कर किराया प्रभारों को आईएसएचपीएल द्वारा निजी पक्ष से आउटसोर्स किया गया है। आईएसएचपीएल द्वारा इस संबंध में किए गए करार की प्रति में ₹ 33/- प्रति मीट्रिक टन की दर निर्दिष्ट की गई है। तथापि, आईएसएचपीएल द्वारा वर्ष 2005-06 में किए गए वास्तविक व्यय और इसके द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात को देखते हुए दर ₹ 33.15 प्रति मीट्रिक टन परिगणित की गई है। चूंकि सांविदिक दर भी ₹ 33/- है, इसलिए अनुवर्ती तीन वर्षों के अनुमानों को सत्यापित करने के लिए ₹ 33/- प्रति मीट्रिक टन की दर पर विचार किया गया है। वर्ष 2006-07 से 2008-09 के अनुमानित यातायात और ₹ 33/- प्रति मीट्रिक टन की दर पर विचार करते हुए, आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित श्रम और उपस्कर किराया प्रभार कम होगा, यदि सांविदिक दर पर विचार किया जाता है। कम स्तर पर अनुमानों के कारण अभी भी बिना स्पष्टीकरण के रह गया है। आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों पर बिना किसी परिवर्तन के विचार किया गया है।
- (ख). लाइसेंस करार में लगभग 103000 वर्ग मीटर भूमि के लिए ₹ 2175/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह पर परिकलित मासिक किराया ₹ 22, 40, 250 का आईएसएचपीएल द्वारा केओपीटी को भुगतान का प्रावधान किया गया है। लाइसेंस करार में आगे 5:1 प्रतिशत की

वार्षिक वृद्धि और पट्टा किराये पर 2.5 प्रतिशत रियायत, यदि भुगतान विनिर्दिष्ट देय तारीख तक किया जाता है, का भी प्रावधान किया गया है। इन तीन वर्षों में से प्रत्येक वर्ष के लिए अनुमानित राशि 103000 वर्ग मीटर के लिए बिना रियायत के देय वास्तविक पट्टा किराये से थोड़ी ही कम है।

आईएसएचपीएल को बोली प्रदान करने के पश्चात् 5176 वर्ग मीटर की अतिरिक्त भूमि आबटित की गई थी। यदि इस अतिरिक्त भूमि के लिए देय पट्टा किराये को भी लेखा में लिया जाता है तो देय राशि अनुमानित पट्टा किराये से अधिक होगी। इस विश्लेषण में, आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए वर्ष 2006-07 से 2008-09 के पट्टा किराये के अनुमानों पर बिना किसी बदलाव के विचार किया गया है। तथापि, यदि पट्टा किराये के वास्तविक भुगतान में अंतर पाया जाता है तो आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की अगली समीक्षा में आवश्यक समायोजन किया जाएगा।

- (ग) आईएसएचपीएल ने सर्वेक्षण/जॉच प्रभारों के संदर्भ में स्पष्ट किया गया है कि प्रचालन प्रवाह चार्ट में निर्दिष्ट सर्वेक्षण आयातक द्वारा चलाए जा रहे पोत का ड्राफ्ट सर्वेक्षण है। इसके अलावा, यह भी स्पष्ट किया गया है कि पोत से उतराई से लेकर सुपुर्दगी हेतु वैगन पर लदाई किए जाने तक के पूर्ण प्रचालन को पर्यवेक्षण करने के लिए आईएसएचपीएल को संविदा के अनुसार सर्वेक्षक नियुक्त करना ही पड़ता है। आईएसएचपीएल ने इस प्रचालन के लिए सर्वेक्षण द्वारा प्रदत्त सेवाओं को सूचीबद्ध किया है। इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा निजी पक्ष से वर्ष 2004 में किए गए करार की प्रति में सर्वेक्षण/जॉच व्ययों के संबंध में ₹0 0.75 प्रति मीट्रिक टन की दर दर्शाई गई है।

तथापि, वर्ष 2007-08 से 2008-09 के लिए सर्वेक्षण/जॉच प्रभारों संबंधी अनुमानित व्यय दर्शाता है कि आईएसएचपीएल ने लगभग ₹0 0.98 प्रति मीट्रिक टन की राशि पर विचार किया है। इस लेखा में वर्ष 2007-08 से 2008-09 के लिए अनुमानित व्यय, वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों को आधार मानते हुए, जोकि ₹0 0.75 प्रति मीट्रिक टन की दर दर्शाते हैं, तत्संबंधी पिछले वर्षों में 4.5 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए, परिमित किया गया है।

- (घ) अनुमानित टर्मिनल अनुरक्षण व्ययों में भवन संबंधी अनुरक्षण लागत, अनुरक्षण निकर्षण संबंधी भारी निकर्षण, जुटाव/बिखराव, संयंत्र और मशीनरी, जेट्टी, बिजली उपस्कर और अन्य परिसंपत्तियों की अनुरक्षण लागत शामिल है।

आईएसएचपीएल द्वारा यथा अनुमानित टर्मिनल अनुरक्षण व्यय वर्ष 2005-06 के वास्तविक व्यय ₹0 461 लाख के विपरीत वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः ₹0 619 लाख, ₹0 686 लाख और ₹0 758 लाख है। व्यय के अनुमानित स्तर में अत्यधिक वृद्धि का वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में औचित्य सिद्ध नहीं किया गया है। अतः वर्ष 2005-06 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों में 4.5 प्रतिशत वार्षिक के वृद्धि कारक को लागू करते हुए अनुमानों को परिमित किया गया है।

- (ङ) लागत विवरण में निर्दिष्ट अनुमानित व्यय की दूसरी मद जल, बिजली और ईंधन प्रभार है। आईएसएचपीएल के वार्षिक लेखों से यह देखा गया है कि इस मद की नामपद्धति केवल बिजली प्रभारों के रूप में वर्णित किया गया है। उल्लेखनीय है कि आईएसएचपीएल ने बिजली प्रभारों के उपयोग के लिए इकाई लागत के ब्योरे भी दिए हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, व्यय की इस मद का शीर्षक लागत विवरण में बिजली प्रभारों के रूप में बदला गया है।

कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन के लिए बिजली प्रभार संबंधी वास्तविक व्यय वर्ष 2004-05 के लिए ₹0 7.65 और वर्ष 2005-06 के लिए ₹0 7.74 देखा गया है। कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन के लिए औसत बिजली प्रभार इन दो वर्षों के लिए ₹0 7.70 परिगणित किया गया है। आईएसएचपीएल ने वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए क्रमशः 2.78 मिलियन टन, 2.46 मिलियन टन और 2.63 मिलियन टन के अनुमानित शुपुट के लिए क्रमशः ₹0 215 लाख, ₹0 191 लाख और ₹0 204 लाख बिजली प्रभार अनुमानित किए हैं। ₹0 7.70 प्रति मीट्रिक टन की दर पर और 4.5 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक पर विचार करते हुए, परिणामी व्यय आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमानों की अपेक्षा उच्चतर स्तर पर परिगणित किया गया है।

- (च) आईएसएचपीएल द्वारा अनुमानित प्रचालन लागत की अगली मद बीमा लागत है। इसे वर्ष 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के लिए क्रमशः ₹0 96 लाख, ₹0 111 लाख और ₹0 121 लाख अनुमानित किया गया है। आईएसएचपीएल के स्पष्टीकरण को देखते हुए कि बीमा लागत पूंजी लागत के 1 प्रतिशत के आधार पर अनुमानित किया गया है,

आईएसएचपीएल के अनुमान अधिक पाए गए हैं। आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए दस्तावेजों की प्रतियां केवल वर्ष 2005-06 के लिए प्रासंगिक पाई गई हैं।

लाइसेंस करार के उपबंध 7.1 (वाई) में विनिर्दिष्ट किया गया है कि आईएसएचपीएल को हानि, नुकसान, बर्ध को क्षति, टर्मिनल क्षेत्र और बाजार भाव पर पुनर्स्थापन के लिए टर्मिनल पर अनुषंगी सेवाओं के लिए बीमा करवाना और बनाए रखना चाहिए। जब अनुमानित बीमा लागत को बाजार भाव पर परिसंपत्तियों को बदलने, यदि कोई हो, के संदर्भ में हो सकता है तो परिसंपत्तियों के मूल्य को भी उसपर मूल्यहास लेखा में लिया जा सकता है। अनुमानित बीमा लागत का इन दो कारकों के संदर्भ में औचित्य सिद्ध नहीं किया गया है। वर्ष 2006-07 के लिए ₹ 96 लाख के आईएसएचपीएल के अनुमानन को अगले दो वर्षों के लिए बनाए रखा गया है।

(छ) आईएसएचपीएल ने सामान्य प्रशासन व्यय वर्ष 2006-07, 2007-08 के लिए क्रमशः ₹ 199 लाख, ₹ 219 लाख और ₹ 241 लाख अनुमानित किया है। अनुमानित सामान्य प्रशासन व्यय में वार्षिक लेखों से लिए गए कार्मिक और अन्य प्रशासन व्यय संबंधी व्यय शामिल हैं। अनुमानित सामान्य प्रशासन व्यय वर्ष 2005-06 के वास्तविक सामान्य प्रशासन व्ययों को आधार रूप में लेते हुए तत्संबंधी पिछले वर्षों में वर्ष 2006-07 से 2008-09 के लिए 4.5 प्रतिशत वार्षिक का वृद्धि कारक लागू करते हुए परिमित किया गया है।

(ख) उपर्युक्त चर्चा के अधीन, लागत विवरणों को संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण अनुबंध-1 (क) से (ड) के रूप में संलग्न किए गए हैं। प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणाम सारबद्ध किया गया है जो नीचे दी गई तालिका में निर्दिष्ट हैं :

क्र. सं.	विवरण	प्रचालन आय (रूपए करोड़ों में)			निवल अधिशेष (+)/ घाटा (-) (रूपए करोड़ों में)			निवल अधिशेष (+)/ घाटा (-) प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में		औसत
		2007-08	2008-09	कुल	2007-08	2008-09	कुल	2007-08	2008-09	
1.	समग्र आईएसएचपीएल	61.27	65.50	126.77	6.68	9.47	16.15	10.91%	14.46%	12.68%
2.	बर्धिंग	1.74	1.86	3.60	-2.32	-2.09	-4.41	-133.67%	-112.80%	-123.24%
3.	घाटशुल्क	24.93	26.65	51.58	6.99	7.87	14.86	28.07%	29.55%	28.81%
4.	कार्गो प्रहस्तन	25.91	27.70	53.61	0.98	2.48	3.46	3.79%	8.94%	6.37%
5.	सुपुर्दगी और दैगन	8.69	9.29	17.98	1.03	1.21	2.24	11.82%	13.12%	12.47%

(क) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, समग्र आईएसएचपीएल प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर से वर्ष 2007-08 से 2008-09 के दौरान अधिशेष स्थिति में होगा। अतः यह प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर में अधोमुखी परिमित का मामला है।

(ख) बर्धिंग गतिविधि घाटे में होगी और अन्य अधिशेष वाली कार्गो संबंधी गतिविधियों को बर्धिंग गतिविधि को ₹ 441 लाख की प्रति-सहायिकी प्रदान करनी होगी। प्रासंगिक दो वर्षों के दौरान, कार्गो संबंधी गतिविधियां ₹ 2056 लाख का कुल अधिशेष अर्जित करेंगी। अधिशेष वाली कार्गो संबंधी गतिविधियों को घाटे वाली बर्धिंग गतिविधि को प्रति-सहायिकी की अनुमति देने के पश्चात, सभी कार्गो संबंधी गतिविधियां अभी भी ₹ 1615 लाख के कुल अधिशेष में होंगी। यह सभी कार्गो संबंधी गतिविधियों की प्रचालन आय का 13.11 प्रतिशत है जिसमें उचित कटौती करने की आवश्यकता है। लागत स्थितियों द्वारा समर्थित 13.11 प्रतिशत की कटौती को सभी प्रस्तावित कार्गो संबंधी प्रभारों पर 13 प्रतिशत की कटौती की सीमा तक परिमित किया गया है।

(ग) आईएसएचपीएल ने दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के लिए लगभग ₹ 29.50 करोड़ की कुल अतिरिक्त आय मांगी है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क से, आईएसएचपीएल प्रासंगिक दो वर्षों के दौरान लगभग ₹ 13.50 करोड़ की अतिरिक्त आय अर्जित कर रहा होगा। केओपीटी के दरमान के आधार पर प्रचालक द्वारा प्रभार्य वर्तमान प्रशुल्क के संदर्भ में, आईएसएचपीएल में 14.84 प्रतिशत की समग्र वृद्धि होगी।

(खि) इस प्राधिकरण के लिए यह आवश्यक नहीं है कि वह "तटीय कार्गो", "विदेशी कार्गो" की परिभाषा को अधिसूचित करें, क्योंकि ऐसे कार्गो को परिभाषित करने वाली सामान्य कानूनी स्थिति आईएसएचपीएल पर भी लागू होगी। यह दृष्टिकोण हाल ही में केओपीटी का दरमान अधिसूचित करते हुए अपनाया गया था।

(खिी) आईएसएचपीएल ने "तथ्यों का विवरण (एसओएफ)" के लिए परिभाषा प्रस्तावित की है। यह एसओएफ कार्गो प्रचालनों की समाप्ति को व्यक्त करने के लिए संबद्ध पक्षों द्वारा तैयार किया जाता है। इसे एक

- प्रचालन के प्रलेखन के रूप में देखा जा सकता है जो एक प्रशासनिक व्यवस्था हो सकती है। ऐसी प्रशासनिक व्यवस्था को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किए जाने की आवश्यकता नहीं है।
- (xiii). (क). आईएसएचपीएल ने "भूमि किराया/भंडारण प्रभार" खंड के अधीन "दिन" शब्द को परिभाषित किया है। इस परिभाषा को सामान्य खंड में स्थानांतरित किया गया है जिसके अधीन अन्य परिभाषाएं प्रस्तावित की गई हैं।
- (ख). "श्रमिक अवकाश" को मौसम कार्य दिवस (डब्ल्यूडब्ल्यूडी) से अलग रखने का प्रस्ताव किया गया है। "श्रमिक अवकाश" शब्दावली के आईएसएचपीएल द्वारा परिभाषित नहीं किया गया है जबकि इस संबंध में केओपीटी द्वारा ऐसा करने का सुझाव भी दिया गया था। "श्रमिक अवकाश" का बिना अर्थ जाने "डब्ल्यूडब्ल्यूडी" की परिभाषा में "श्रमिक अवकाश" का उल्लेख करने से कोई प्रयोजन पूरा नहीं होता है।
- (ग). आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित "पत्तन अवकाश" को "डब्ल्यूडब्ल्यूडी" से अलग किया गया है। जैसाकि केओपीटी द्वारा सही सुझाव दिया गया है, "सीमाशुल्क अवकाश" को भी अपवर्जनों के अधीन शामिल किया गया है।
- (घ). खराब/लहर/तूफानी मौसम/प्रचंड मौसम को "डब्ल्यूडब्ल्यूडी" के लिए विवर्जित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। जैसाकि आईएसएचपीएल द्वारा उल्लेख किया गया है, ये नौवहन जगत में मानक तकनीक हो सकती है, परंतु बिना परिभाषा के, ऐसे शब्दों से भ्रम पैदा होगा। केओपीटी द्वारा उल्लिखित किए जाने के बावजूद ऐसे शब्दों के लिए परिभाषा के अभाव में, "खराब/लहर/तूफानी मौसम/प्रचंड मौसम" शब्दों को "डब्ल्यूडब्ल्यूडी" की प्रस्तावित परिभाषा से हटा दिया गया है।
- (xiv). लाइसेंस करार में विनिर्दिष्ट किया गया है कि इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (इंडिया) प्रा. लि. (लाइसेंसी) द्वारा "इंटरनेशनल सीपोर्ट्स (हल्दिया) प्रा. लि." के नाम और कार्यपद्धति में एक विशेष प्रयोजन कम्पनी उन्नत की गई है। यद्यपि इस लाइसेंस करार के उपबंध में यह उल्लेख भी किया है कि पत्तन का मत है कि आईएसएचपीएल एक "सामान्य प्रयोजन कम्पनी" के रूप में बनाई गई है और बारीकी से जांच करने का अनुरोध किया है। सेवा प्रदाता की हैसियत की ऐसी जांच करना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है। धारा 42 (3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त चिह्नित सेवाओं के मामले में कौन-सी दरे होनी चाहिए, ये इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित की जाती हैं। उल्लेखनीय है कि केओपीटी भी इस सांविधिक उपबंध से सहमत है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल ने केवल अपने टर्मिनल प्रचालनों से संबंधित लेखापरीक्षित लेखे प्रस्तुत किए हैं। चूंकि "आईएसएचपीएल" को लाइसेंस करार में विशेष प्रयोजन कम्पनी के रूप में शामिल किया जाना अपेक्षित है, इसलिए "आईएसएचपीएल" शब्द की परिभाषा में, आईएसएचपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित, "विशेष प्रयोजन कम्पनी" शब्दों को शामिल करने का इस प्राधिकरण को अधिकार नहीं है।
- (xv). आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित "सप्ताह" की परिभाषा को यह कहते हुए मामूली संशोधित किया गया है कि "सप्ताह का अर्थ होगा अवकाश दिवसों सहित 7 निरंतर केलेंडर दिवस"।
- (xvi). पोत "विदेशगामी" अथवा "तटीय" है, इसका निर्णय करने के लिए प्रासंगिक कारकों के संदर्भ में, आईएसएचपीएल द्वारा सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन प्रस्तावित टिप्पणियों को, आदेश सं. टीएमपी/65/2001-सामान्य दिनांक 8 अप्रैल, 2002 द्वारा सभी महापत्तनों के दरमान में शामिल शर्तों को दर्शाने के लिए, मामूली संशोधित किया गया है।
- (xvii). आईएसएचपीएल ने विलंबित भुगतानों/वापसियों पर भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित पीएलआर के संदर्भ में विशिष्ट ब्याज दर प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए जैसाकि संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.18.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी को 13.50 प्रतिशत का प्रचलित पीएलआर दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
- (xviii). जहाजरानी, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच), भारत सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन जारी नीति निर्देश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों संबंधी प्रभाषों के लिए रियायती दरे निर्धारित करने के लिए आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 और 15 मार्च, 2005 द्वारा महापत्तन न्यासों और उसमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों के दरमान संशोधित किए थे। तदनुसार, आदेश दिनांक 15 मार्च, 2005 के साथ पठित आदेश दिनांक 7 जनवरी, 2005 में निर्धारित सामान्य शर्तों को आईएसएचपीएल के दरमान की सामान्य निबंधन और शर्तों के अधीन शामिल किया गया है।
- (xix). जब दरमान में सेवा/कार्गो के लिए कोई विशिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हो तब तदर्थ आधार पर प्रशुल्क वसूल करने के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में महापत्तन न्यासों और उनमें प्रचालन कर रहे निजी टर्मिनलों द्वारा अपनाई जाने वाली कार्यपद्धतियों का निर्धारण किया गया है। खंड 2.17.1 से 2.17.4 में निर्धारित कार्यपद्धतियों को आईएसएचपीएल के दरमान में शामिल किया गया है।

- (xx). उपयुक्त स्तर से परे पत्तन पर आरोग्य कारणों से विलंबों के लिए प्रयोक्तओं को प्रभार अदा नहीं करने होंगे का उल्लेख करने वाली सामान्य टिप्पणी को, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.15 में यथा विनिर्दिष्ट, दरमान में शामिल किया गया है। यह सामान्य टिप्पणी हाल ही में अधिसूचित महापत्तनों और निजी टर्मिनलों के दरमान में शामिल की गई थी।
- (xxi). लाइसेंस करार के उपबंधों के अनुसार, आईएसएचपीएल के बर्थ में प्रवेश करने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं और दुलाई एवं पाइलटेंज का भुगतान पोत स्वामियों/पोत एजेंटों द्वारा, केओपीटी के दरमान में यथा निर्धारित लागू दरों पर, केओपीटी को सीधे किया जाता है। दरमान के खंड 2.1 में इस संबंध में निर्धारित यह स्थिति दर्शाने वाली शर्त सही है।
- (xxii). प्रस्तावित न्यूनतम बर्थ किराया 250 अमेरिकी डॉलर के साथ वसूली की 'इकाई' नहीं दर्शाई गई है। प्रस्तावित न्यूनतम बर्थ किराया प्रभार की वसूली इकाई 'प्रति घंटा' का सुझाव देते समय, केओपीटी ने ऐसे घंटा इकाई के लिए कोई औचित्य नहीं दिया गया था।
- (xxiii). बर्थ किराया प्रभार पोत के बर्थ में आने अथवा अधिग्रहण करने से बर्थ छोड़ने तक की अवधि से वसूल किए जाते हैं। सामान्यतः यह निरूपण महापत्तनों के दरमान में निर्धारित किया गया है। बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए आईएसएचपीएल के बर्थ में पोत के रुकने की अवधि को विनिर्दिष्ट करने के लिए, इस अवधि को प्रथम लाइन को बर्थिंग के समय तट पर भेजे जाने के समय से शुरू करके बर्थ छोड़ने के समय अंतिम लाइन को बाहर भेजने तक से जोड़ने का प्रस्ताव किया गया है। महापत्तनों के दरमान में अनुमोदित निरूपण के संदर्भ में अभी तक कोई समस्या नहीं आई है। ऐसी स्थिति में, आईएसएचपीएल के मामले में अनुमोदित निरूपण से विपथित होने का कोई कारण नहीं है। खंड-ग (बर्थ किराया प्रभार) के अधीन प्रस्तावित सामान्य टिप्पणी उपयुक्ततः संशोधित की गई है।
- (xxiv). आईएसएचपीएल पर आरोग्य कारणों से आईएसएचपीएल के बर्थ में बेकार खड़े होने वाले पोत के मामले में, पोत के बेकार खड़े होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत आईएसएचपीएल द्वारा दी जानी चाहिए। महापत्तनों के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित इसी प्रकार की शर्त को दर्शाने के लिए इस संबंध में आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी को उपयुक्त ढंग से संशोधित किया गया है।
- (xxv). (क). प्रस्तावित दरमान में 'दंडात्मक बर्थ किराये की वसूली के प्रयोजन से कोककारी कोयले, उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के लिए आउटपुट मानक निर्धारित किए गए हैं। कोककारी कोयले के लिए 14000 मीट्रिक टन प्रति "डब्ल्यूडब्ल्यूडी" का आउटपुट मान लाइसेंस करार के उपबंध के अनुसार है।
- आईएसएचपीएल ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के प्रहस्तन का अनुमान नहीं लगाया गया है। प्रस्तावित घाटशुल्क और अन्य प्रहस्तन प्रभार इस विश्लेषण के अगले अनुच्छेद में स्पष्ट किए गए कारणों से अनुमोदित नहीं किए गए हैं। इन कार्यों के प्रस्तावित आउटपुट मानकों को भी अधिसूचित नहीं किया गया है।
- (ख). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार प्रत्येक 6 घंटे के स्लैब की अवधि के 4 स्लैब प्रस्तावित किए गए हैं। प्रस्तावित दर प्रथम 6 घंटे की सामान्य बर्थ किराया दर से दोगुनी है, उसके पश्चात, वृद्धि करते हुए, तत्संबंधी पिछली दर की दर से दोगुनी पर प्रत्येक 6 घंटे की अवधि है।
- विज्ञाग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसपीएल) में, आदेश दिनांक 15 मार्च, 2005 द्वारा अनुमोदित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार चार स्लैब अवधि में निर्धारित किए गए हैं। आईएसएचपीएल द्वारा प्रस्तावित चार स्लैब ढाँचा प्रस्तावित दरों के साथ अनुमोदित किया गया है।
- (ग). प्रचालन कार्यपद्धति से प्रकट होता है कि आईएसएचपीएल पोत को पूर्ण और बृहत् सेवा प्रदान करता है। आईएसएचपीएल द्वारा निष्पादन आश्वासन दिया जाना चाहिए अथवा किसी पोत से टर्मिनल द्वारा निर्धारित निष्पादन से कम निष्पादन के लिए भी बर्थ किराया प्राप्त करना जारी रखना होगा। निर्धारित मानकों को पूरा नहीं करने पर आईएसएचपीएल द्वारा अनुमत्त की जाने वाली उपयुक्त रियायत निर्धारित करने के लिए हमारे सुझाव के प्रतिपाद में, आईएसएचपीएल ने अपने ऊपर आरोग्य कारणों से जलयानों के कुल विराम समय के 20 प्रतिशत से अधिक समय तक पोत के बेकार खड़े होने पर बर्थ किराया प्रभारों की वापसी की शर्त शामिल की है। परंतु प्रस्तावित टिप्पणी टर्मिनल द्वारा निम्न निष्पादन किए जाने से पोत के बेकार खड़े होने से संबद्धता स्थापित करने के लिए पर्याप्त नहीं है। किसी भी मामले में, आईएसएचपीएल ने अपने ऊपर आरोग्य कारणों से पोत के बेकार खड़े होने की अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत देने का उपबंध शामिल किया है। अतः दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल करने से संबंधित उपबंध के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी अनावश्यक है।
- (xxvi). आईएसएचपीएल ने वर्ष 2007-08 और 2008-09 के दौरान उर्वरक और उर्वरक के कच्चे माल के प्रहस्तन का अनुमान नहीं लगाया है, यातायात पूर्वानुमान के अनुसार, और, इन कार्यों के प्रहस्तन की प्रचालन आय अनुमानित नहीं की गई है और प्रचालक द्वारा भेजे गए लागत विवरण में नहीं लिया गया

है। प्रशुल्क निर्धारण में अंगीकृत लागत जमा पद्धति में, यह प्राधिकरण लागत विवरण में संबंधित प्रचालन आय और प्रासंगिक प्रचालन व्यय को लिए बिना इन घटकों के लिए दरें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। इस स्थिति के मद्देनजर, उर्वरकों और उर्वरक के कच्चे माल के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित नहीं की गई हैं।

यदि बाजार स्थिति अपेक्षा करती है कि आईएसएचपीएल ऐसे कार्गो का प्रहस्तन करे तो इसे बाजार की स्थिति के अनुकूल कार्य करने के लिए प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रक्रिया का अनुसरण करना होगा।

- (xxvii). मसौदा दरमान के खंड 3.4 और खंड 3.6.2 के अधीन टिप्पणी आईएसएचपीएल से संबंधित बिलिंग का मुद्दा है। आईएसएचपीएल ने टिप्पणी की है कि खंड 3.4 और 3.6.2 के अधीन टिप्पणियों में पोट से उतराई शुरू करने से पहले प्रभारों के भुगतान का प्रावधान किया गया है। सामान्य निबंधन और शर्तें — टिप्पणी (i) और (ii) में प्रस्तावित सामान्य प्रावधान भी आईएसएचपीएल को समर्थ बनाता है कि वह सामग्रियों को हटाये जाने से पहले और सामग्रियों के नौभरण से पहले प्रभारों की वसूली करे। ऐसी स्थिति में, खंड 3.4 और 3.6.2 के अधीन टिप्पणियां अनुमोदित नहीं की गई हैं।
- (xxviii). (क). कार्गो के भंडारण के लिए प्रस्तावित (21 दिन) की निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के अकार्य-दिवसों के अलावा होगी और यह प्रावधान संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 5.8 के अनुसार है।
- (ख). यद्यपि, आईएसएचपीएल के परिसरों में भंडारित कार्गो से 21 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार की वसूली की जाएगी, परंतु प्रचालक ने निःशुल्क दिवसों के बाद शेष कार्गो को प्रयोक्ताओं की लागत पर किसी अन्य स्थान पर स्थानांतरित का दूसरा प्रावधान प्रस्तावित किया है। प्रचालक को अनुकूलतम प्रयोग के लिए भंडारण क्षेत्र रखना होगा और इसकी भावी स्थिति को ध्यान में रखते हुए, प्रस्तावित प्रावधान को अनुमोदित किए जाने अपेक्षा की गई है। चूंकि ऐसा स्थानांतरण प्रयोक्ताओं की लागत पर किया जाएगा, इसलिए प्रचालक दरमान में विशिष्ट स्थानांतरण प्रभार को शामिल किए जाने की स्थिति में नहीं होगा। तथापि, प्रचालक प्रयोक्ता को ऐसे स्थानांतरण में आने वाली वास्तविक लागत के बारे में कार्गो के स्थानांतरण से पहले अग्रिम रूप में सूचित करेगा।
- (ग). कोककारी कोयले के लिए प्रस्तावित ₹ 50/- प्रतिदिन भंडारण प्रभार प्रथम 21 दिनों की निःशुल्क अवधि की समाप्ति के पश्चात प्रभार्य है। निःशुल्क अवधि के बाद आईएसएचपीएल के परिसर में कार्गो के अधिक समय तक रूकने की प्रचालक को उम्मीद नहीं है। इसके अलावा, आईएसएचपीएल के लागत विवरणों में भंडारण प्रभार से होने वाली आय के अनुमान को नहीं लिया गया है। चूंकि भंडारण प्रभार कार्गो को अधिक समय तक रखने जाने के मामले में प्रभारों की प्रतिरोधक वसूली के रूप में प्रस्तावित किया गया है, इसलिए, दर में सामान्य कटौती की शर्त पर, प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।
- (xxix). प्रस्तावित धूल निवारण प्रभार ₹ 4 प्रति मी.ट. का लागत व्ययों के साथ औचित्य सिद्ध नहीं किया गया है। ₹ 4 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दर ₹ 1/- प्रति मी.ट. की तुलना में अधिक प्रतीत होती है। आईएसएचपीएल, केओपीटी के वर्तमान दरमान के अनुसार वसूली कर रहा है जिसमें धूल निवारण प्रभार के लिए कोई प्रावधान अनुमोदित नहीं किया गया है। चूंकि प्रस्तावित दरों का औचित्य सिद्ध करने के लिए कोई पृथक लागत विवरण नहीं भेजे गए हैं, इसलिए यह प्राधिकरण ₹ 4 प्रति मी.ट. की प्रस्तावित दर अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। इसके अलावा, सुविचारित समग्र राजस्व अनुमानन को इस सेवा से होने वाली आय में स्पष्ट रूप से शामिल नहीं किया गया है। धूल निवारण सेवाओं को, जहां कहीं आवश्यक है और प्रदान की गई है, घाटशुल्क की वसूली में ही शामिल किया गया मान लिया जाए।
- (xxx). प्रदान की जा रही (वैकल्पिक) विविध सेवाओं से होने वाली अनुमानित आय "अन्य आय" के अधीन लेखांकित और अनुमानित थ्रुपुट के लिए ₹ 1/- प्रति मीट्रिक टन पर परिकलित की गई प्रतीत होती है। विविध अध्याय के अधीन प्रशुल्क मदों की वसूली की "इकाई" को भी सरलता के लिए "मीट्रिक टन" में निर्धारित किया गया है, जैसाकि प्रचालक द्वारा बताया गया है। अध्याय — विविध के अधीन सूचीबद्ध विभिन्न सेवाओं की प्रकृति को देखते हुए, सभी प्रशुल्क मदों के लिए "मीट्रिक टन" इकाई प्रासंगिक नहीं होगी। फलका के अन्दर उपस्कर की आपूर्ति, उपस्थापन, वैगनों की निकासी और लेबल चिपकाना, वैगनों का लकड़ी रोधन, जैसी प्रशुल्क मदों के लिए प्रस्तावित मीट्रिक टन इकाई प्रासंगिक नहीं है, और, इसलिए यह प्राधिकरण ऐसी प्रस्तावित प्रशुल्क मदों को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। विविध सेवाओं के लिए प्रस्तावित अन्य प्रशुल्क मदें प्रस्तावित दरों के साथ अनुमोदित की गई हैं।

(xxxix). आगंतुक प्रवेश पत्र, वाहन प्रवेश पत्र और फोटोग्राफी के लिए प्रस्तावित दरें साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) के दरमान में अनुमोदित दरों के बराबर हैं, क्रूज के फोटो लेने की दर और अन्य दरों को छोड़कर जो आईएसएचपीएल द्वारा कम स्तर पर निर्धारित की गई हैं। प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

(xxxii). दरमान के खंड 4.4, 4.5, 4.6 और 4.7 में प्रस्तावित अन्य दरें कन्वेयर प्रणाली से अंतरण के दौरान फिसलकर गिरे कार्गो को उठाने, कार्गो बीमा, त्रैमासिक स्टॉक संत्यापन और सीमाशुल्क निर्गम एवं पतन के साथ समन्वय, सीमाशुल्क और एजेंटों से संबंधित हैं। उल्लिखित सेवाएं गिरे कार्गो से संबंधित सेवा के अलावा, महापतन न्यास अधिनियम, 1963 के अधीन शामिल गतिविधियों के अनुसार नहीं हैं। इस संबंध में प्रश्न करने पर, आईएसएचपीएल का प्रत्युत्तर स्पष्ट नहीं है और प्रचालक ने इस बात की पुष्टि भी नहीं की है कि ऐसी सेवाओं को बीओटी करार में शामिल किया गया है। इस स्थिति के मद्देनजर, यह प्राधिकरण खंड 4.5, 4.6 और 4.7 में प्रस्तावित दरें अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, कार्गो को उठाने के लिए खंड 4.4 में प्रस्तावित रू० 5/- प्रति मीट्रिक टन की दर अनुमोदित की गई है।

(xxxiii). संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में प्रशुल्क वैधता चक्र 3 वर्ष निर्धारित किया गया है। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय और यातायात स्थिति केवल 31 मार्च, 2009 की है, इसलिए संशोधित दरमान की वैधता भी 31 मार्च, 2009 को समाप्त हो जाएगी।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण आईएसएचपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है जो अनुबंध-II रूप में संलग्न किया गया है। दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर की हैं। यदि आईएसएचपीएल चाहे तो इससे कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा अधिक रियायत तथा छूट दे सकता है।

11.2. आईएसएचपीएल का संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के पश्चात प्रभावी होंगे और 31 मार्च, 2009 तक प्रभावी रहेंगे। प्रदान किया गया अनुमोदन स्वतः ही समाप्त हो जाएगा बशर्ते इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया गया हो।

11.3. आईएसएचपीएल का प्रशुल्क प्रचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, किसी भी समय, यदि इस प्राधिकरण को लगेगा कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से बहुत भिन्न है अथवा यहां स्वीकृत अनुमानों से भिन्न है तो यह प्राधिकरण संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रशुल्क की समीक्षा और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत लाभ को समायोजित करने के लिए आईएसएचपीएल को प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कह सकता है।

इस संबंध में, आईएसएचपीएल से अपेक्षा की जाती है कि वह अपने वार्षिक लेखों और निष्पादन की रिपोर्ट केओपीटी के माध्यम से तत्संबंधी लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिनों के भीतर इस प्राधिकरण को भेजें। यदि आईएसएचपीएल विनिर्दिष्ट समय-अवधि के भीतर ऐसी सूचना उपलब्ध नहीं करवाता है तो केओपीटी आईएसएचपीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई प्रारंभ कर सकता है। ऐसी स्थिति में, यह प्राधिकरण अपनी ओर से भी आईएसएचपीएल के प्रशुल्क की समीक्षा कर सकता है। इसके अलावा, भिन्नता का विश्लेषण भी सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष का समायोजन, संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में किया जाएगा।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/06-असा.]

अनुबन्ध- I (क) से (ड.)

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्डिया प्राइवेट लिमिटेड के समेकित लागत विवरण								
	वास्तविक			@ अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान		टीएमपी द्वारा परिमित अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06		2006-07	2007-08	2007-08	2008-09
यातायात (मिलियन मीट्रिक टन में)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. प्रचालन राजस्व</b>								
बर्थ किराया प्रभार	29.36	224.59	223.09	191.42	170.00	180.00	173.87	185.89
घाटशुल्क और जनशक्ति और उपस्कर की आपूर्ति	303.11	2301.71	2557.44	2194.35	2460.00	2630.00	2484.60	2656.30
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	295.6	2224.51	2461.09	2111.68	2583.00	2761.50	2583.00	2761.50
सुपुर्दगी और वेगन लदाई	105.93	822.93	912.13	782.63	861.00	920.50	861.00	920.50
अन्य राजस्व	0.00	0.00	0.00	0.00	24.60	26.30	24.60	26.30
प्रोत्साहन	0.00	0.00	0.00	0.00	-518.00	-402.00	0.00	-0.00
<b>कुल (I)</b>	<b>734.00</b>	<b>5573.74</b>	<b>6153.75</b>	<b>5280.07</b>	<b>5580.60</b>	<b>6116.30</b>	<b>6127.07</b>	<b>6550.49</b>
<b>II. प्रचालन व्यय</b>								
श्रम और उपस्कर किराया प्रभार		1050.73	1074.19	944.00	850.00	926.00	850.00	926.00
विलंबशुल्क		0.00	0.00	0.00	12.00	12.00	0.00	0.00
एचडीसी को पट्टा किराया		295.21	310.01	325.82	342.44	359.90	342.44	359.90
एचडीसी को रॉयल्टी भुगतान		0.00	1366.48	1257.76	1304.00	1461.00	1060.26	1187.64
सर्वेक्षण/जॉच व्यय		22.39	23.95	21.47	24.00	26.00	19.86	22.19
टर्मिनल अनुरक्षण व्यय	197.50	303.14	461.37	482.13	686.00	758.00	503.83	526.50
बिजली प्रभार		233.98	250.78	215.00	191.00	204.00	191.00	204.00
बीमा		111.14	92.19	96.00	110.00	121.00	96.00	96.00
सामान्य प्रशासन व्यय	32.00	158.75	180.84	172.18	219.00	241.00	179.93	188.02
	229.50	2175.34	3759.81	3514.36	3738.44	4108.90	3243.32	3510.25
बट्टे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय	0.76	0.76	0.76	0.76	0.00	0.00	0.76	0.76
मूल्यहास	163.80	791.88	806.39	810.00	810.00	810.00	810.00	810.00
<b>कुल (II)</b>	<b>394.06</b>	<b>2967.98</b>	<b>4566.96</b>	<b>4325.12</b>	<b>4548.44</b>	<b>4918.90</b>	<b>4054.08</b>	<b>4320.25</b>
<b>III. प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>339.94</b>	<b>2605.76</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>IV. गैर-प्रचालन राजस्व</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. गैर-प्रचालन व्यय</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>339.94</b>	<b>2605.76</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>VII. ऋणों पर ब्याज</b>	<b>179.00</b>	<b>763.21</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष (VI-VII)</b>	<b>160.94</b>	<b>1842.55</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>IX. नियोजित पूँजी</b>	<b>12557.40</b>	<b>13055.70</b>	<b>10974.32</b>	<b>10174.32</b>	<b>9733.33</b>	<b>8933.33</b>	<b>9364.32</b>	<b>8554.32</b>
<b>X. नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>850.22</b>	<b>969.92</b>	<b>1646.15</b>	<b>1526.15</b>	<b>1460.00</b>	<b>1340.00</b>	<b>1404.65</b>	<b>1283.15</b>
<b>XI. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष (VI-X)</b>	<b>-689.28</b>	<b>872.63</b>	<b>-59.36</b>	<b>-571.21</b>	<b>-427.84</b>	<b>-142.60</b>	<b>668.35</b>	<b>947.09</b>
<b>XII. वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक निवल अधिशेष</b>		0.00					0.00	0.00
<b>XIII. कुल निवल अधिशेष</b>							<b>668.35</b>	<b>947.09</b>
<b>XIV. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>	<b>-93.91%</b>	<b>15.66%</b>	<b>-0.96%</b>	<b>-10.82%</b>	<b>-7.67%</b>	<b>-2.33%</b>	<b>10.91%</b>	<b>14.46%</b>
<b>XV. प्रतिलाभ पश्चात औसत निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>		<b>-22.51%</b>			<b>-5.00%</b>		<b>12.68%</b>	

@ प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान।



इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्दिया प्राइवेट लिमिटेड								
बर्थ गतिविधि के लिए लागत विवरण								
(रु० लाखों में)								
	वास्तविक			@ अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान		टीएएमपी द्वारा परिमित अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
<b>I. प्रचालन राजस्व</b>								
बर्थ किराया प्रभार	29.36	224.59	223.09	191.42	170.00	180.00	173.87	185.89
<b>कुल (I)</b>	<b>29.36</b>	<b>224.59</b>	<b>223.09</b>	<b>191.42</b>	<b>170.00</b>	<b>180.00</b>	<b>173.87</b>	<b>185.89</b>
<b>II. प्रचालन व्यय</b>								
श्रम और उपस्कर किराया प्रभार		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
विलंबशुल्क		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एचडीसी को पट्टा किराया		35.43	37.20	39.10	41.00	43.00	41.00	43.00
एचडीसी को रॉयल्टी भुगतान		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
सर्वेक्षण/जोच व्यय		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
टर्मिनल अनुरक्षण व्यय	25.68	39.41	59.98	62.68	89.00	98.00	65.50	68.44
बिजली प्रभार		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
बीमा		5.56	4.61	4.80	6.00	6.00	4.80	4.80
सामान्य प्रशासन व्यय	1.28	6.35	7.23	6.89	9.00	10.00	7.20	7.52
	26.96	86.74	109.02	113.46	145.00	157.00	118.49	123.77
बटटे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
मूल्यहास	21.29	103.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00
<b>कुल (II)</b>	<b>48.44</b>	<b>189.93</b>	<b>214.21</b>	<b>218.65</b>	<b>250.00</b>	<b>262.00</b>	<b>223.68</b>	<b>228.77</b>
<b>III. प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>-19.08</b>	<b>34.66</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>IV. गैर-प्रचालन राजस्व</b>								
रोकड़ जमा शेष पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>कुल (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. गैर-प्रचालन व्यय</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>-19.08</b>	<b>34.66</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>VII. ऋणों पर ब्याज</b>	<b>23.27</b>	<b>99.22</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष (VI-VII)</b>	<b>-42.35</b>	<b>-64.56</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>IX. नियोजित पूंजी</b>	<b>1632.46</b>	<b>1697.24</b>	<b>1426.66</b>	<b>1322.66</b>	<b>1266.67</b>	<b>1160.00</b>	<b>1217.36</b>	<b>1112.06</b>
<b>X. नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>110.53</b>	<b>126.09</b>	<b>214.00</b>	<b>198.40</b>	<b>190.00</b>	<b>174.00</b>	<b>182.60</b>	<b>166.81</b>
<b>XI. प्रतिलाभ पश्चात निवल घाटा (VIII-X)</b>	<b>-152.88</b>	<b>-190.65</b>	<b>-205.12</b>	<b>-225.64</b>	<b>-270.00</b>	<b>-256.00</b>	<b>-232.42</b>	<b>-209.69</b>
<b>XII. वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक निवल अधिशेष</b>			0.00				0.00	0.00
<b>XIII. कुल निवल घाटा</b>							<b>-232.42</b>	<b>-209.69</b>
<b>XIV. प्रतिलाभ पश्चात निवल घाटा, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>	<b>-520.70%</b>	<b>-84.89%</b>	<b>-91.95%</b>	<b>-117.88</b>	<b>-158.82%</b>	<b>-142.22%</b>	<b>-133.67%</b>	<b>-112.80%</b>
<b>XV. प्रतिलाभ पश्चात औसत निवल घाटा, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>		<b>-203.85%</b>			<b>-150.52%</b>		<b>-123.24%</b>	

@ प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान।

575 GI/07-7

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्डिंग्स प्राइवेट लिमिटेड								
घाटशुल्क और जनशक्ति एवं उपस्कर की आपूर्ति के लागत विवरण								
	वास्तविक			@ अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा मेजे गए अनुमान		टीएमपी द्वारा परिमित अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
यातायात (मिलियन मीट्रिक टनो में)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. प्रचालन राजस्व</b>								
घाटशुल्क और जनशक्ति एवं उपस्कर की आपूर्ति	303.11	2301.71	2557.44	2194.35	2460.00	2630.00	2484.60	2656.30
अन्य राजस्व					8.20	8.90	8.20	8.90
प्रोत्साहन					-233.00	-181.00		
<b>कुल (I)</b>	<b>303.11</b>	<b>2301.71</b>	<b>2557.44</b>	<b>2194.35</b>	<b>2235.20</b>	<b>2457.90</b>	<b>2492.80</b>	<b>2665.20</b>
<b>II. प्रचालन व्यय</b>								
श्रम और उपस्कर किराया प्रभार		472.83	483.39	424.80	382.50	416.70	382.50	416.70
विलंबशुल्क		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एचडीसी को पट्टा किराया		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एचडीसी को रॉयल्टी भुगतान		0.00	683.24	628.88	652.00	730.50	530.13	593.82
सर्वेक्षण/जॉच व्यय		7.39	7.90	7.09	7.92	8.58	6.55	7.32
टर्मिनल अनुसंधान व्यय	59.25	90.94	138.41	144.64	205.98	227.58	151.15	157.95
बिजली प्रभार		93.59	100.31	86.00	76.40	81.60	76.40	81.60
बीमा		44.46	36.88	38.40	43.50	48.45	38.40	38.40
सामान्य प्रशासन व्यय	13.44	66.68	75.95	72.31	91.74	101.10	75.57	78.97
	72.69	775.88	1526.08	1402.12	1460.04	1614.51	1260.70	1374.76
बट्टे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
मूल्यहास	49.13	190.28	193.80	195.00	195.00	195.00	195.00	195.00
<b>कुल (II)</b>	<b>122.01</b>	<b>966.35</b>	<b>1720.07</b>	<b>1597.31</b>	<b>1655.04</b>	<b>1809.51</b>	<b>1455.89</b>	<b>1569.76</b>
<b>III. प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>181.10</b>	<b>1335.36</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>IV. गैर-प्रचालन राजस्व</b>								
रोकड़ जमा शेष पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>कुल (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. गैर-प्रचालन व्यय</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. ब्याज पूर्व निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>181.10</b>	<b>1335.36</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>VII. ऋणों पर ब्याज</b>	<b>42.96</b>	<b>183.17</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष (VI-VII)</b>	<b>138.14</b>	<b>1152.19</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>IX. नियोजित पूँजी</b>	<b>3013.78</b>	<b>3133.37</b>	<b>2633.84</b>	<b>2441.84</b>	<b>2334.66</b>	<b>2145.33</b>	<b>2247.44</b>	<b>2053.04</b>
<b>X. नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>204.05</b>	<b>232.78</b>	<b>395.08</b>	<b>366.28</b>	<b>350.20</b>	<b>321.80</b>	<b>337.12</b>	<b>307.96</b>
<b>XI. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष (VI-X)</b>	<b>-22.95</b>	<b>1102.58</b>	<b>442.29</b>	<b>230.76</b>	<b>-229.96</b>	<b>326.59</b>	<b>699.79</b>	<b>787.48</b>
<b>XII. वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक निवल अधिशेष</b>			0.00				0.00	0.00
<b>XIII. कुल निवल अधिशेष</b>							<b>699.79</b>	<b>787.48</b>
<b>XIV. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>	-7.57%	47.90%	17.29%	10.52%	10.29%	13.29%	28.07%	29.55%
<b>XV. प्रतिलाभ पश्चात औसत निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>			17.04%		11.79%		28.81%	

@ प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान।

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हॉलिडेया प्राइवेट लिमिटेड कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण								
	वास्तविक			@ अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान		(रु० लाखों में) टीएमपी द्वारा परिमित अनुमान	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
यातायात (मिलियन मीट्रिक टनों में)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. प्रचालन राजस्व</b>								
कार्गो प्रहस्तन प्रभार	295.60	2224.51	2461.09	2111.68	2583.00	2761.50	2583.00	2761.50
अन्य राजस्व					8.20	8.90	8.20	8.90
प्रोत्साहन					-207.00	-161.00		
<b>कुल (I)</b>	<b>295.60</b>	<b>2224.51</b>	<b>2461.09</b>	<b>2111.68</b>	<b>2384.20</b>	<b>2609.40</b>	<b>2591.20</b>	<b>2770.40</b>
<b>II. प्रचालन व्यय</b>								
श्रम और उपस्कर किराया प्रभार		420.29	429.68	377.60	340.00	370.40	340.00	370.40
विलंबशुल्क		0.00	0.00	0.00	12.00	12.00	0.00	0.00
एचडीसी को पट्टा किराया		230.26	241.81	254.14	267.19	280.91	267.19	280.91
एचडीसी को रॉयल्टी भुगतान		0.00	341.62	314.44	326.00	365.25	265.07	296.91
सर्वेक्षण/जॉच व्यय		7.61	8.14	7.30	8.16	8.84	6.75	7.54
टर्मिनल अनुसंधान व्यय	88.88	136.41	207.62	216.96	308.70	341.28	226.72	236.92
बिजली प्रभार		93.59	100.31	86.00	76.40	81.60	76.40	81.60
बीमा		50.01	41.49	43.20	49.50	54.45	43.20	43.20
सामान्य प्रशासन व्यय	12.80	63.50	72.34	68.87	87.60	96.28	71.97	75.21
	101.68	1001.69	1443.00	1368.51	1475.55	1611.01	1297.30	1392.70
बटटे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
मूल्यहास	73.71	428.30	434.80	437.00	437.00	437.00	437.00	437.00
<b>कुल (II)</b>	<b>175.58</b>	<b>1430.18</b>	<b>1877.99</b>	<b>1805.70</b>	<b>1912.55</b>	<b>2048.01</b>	<b>1734.49</b>	<b>1829.70</b>
<b>III. प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>120.03</b>	<b>794.33</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>IV. गैर-प्रचालन राजस्व</b>								
रोकड़ जमा शेष पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>कुल (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. गैर-प्रचालन व्यय</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. प्रतिलाभ पूर्व निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>120.03</b>	<b>794.33</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>VII. ऋणों पर ब्याज</b>	<b>96.66</b>	<b>412.13</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष (VI-VII)</b>	<b>23.37</b>	<b>382.20</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>IX. नियोजित पूंजी</b>	<b>6781.00</b>	<b>7050.08</b>	<b>5926.13</b>	<b>5494.13</b>	<b>5256.00</b>	<b>4824.00</b>	<b>5056.73</b>	<b>4619.33</b>
<b>X. नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>459.12</b>	<b>523.76</b>	<b>888.92</b>	<b>824.12</b>	<b>788.40</b>	<b>723.60</b>	<b>758.51</b>	<b>692.90</b>
<b>XI. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष (VI-X)</b>	<b>-339.10</b>	<b>270.58</b>	<b>-305.82</b>	<b>-518.14</b>	<b>-316.75</b>	<b>-162.21</b>	<b>98.20</b>	<b>247.80</b>
<b>XII. वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक निवल अधिशेष</b>		0.00					0.00	0.00
<b>XIII. कुल निवल अधिशेष</b>							<b>98.20</b>	<b>247.80</b>
<b>XIV. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>	-114.71%	12.16%	-12.43%	-24.54%	-13.29%	-6.22%	3.79%	8.94%
<b>XV. प्रतिलाभ पश्चात औसत निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>		-34.88%			-9.75%		6.37%	

@ प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान।

इंटरनेशनल सीपोर्ट्स हल्डिंग्स प्राइवेट लिमिटेड								
सुपुर्दगी और वैगन लदाई गतिविधि के लागत विवरण								
	वास्तविक			@ अनुमान	आईएसएचपीएल द्वारा भेजे गए अनुमान		(रु० लाखों में)	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
यातायात (मिलियन मीट्रिक टनो में)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. प्रचालन राजस्व</b>								
सुपुर्दगी और वैगन लदाई	105.93	822.93	912.13	782.63	861.00	920.50	861.00	920.50
अन्य राजस्व					8.20	8.90	8.20	8.90
प्रोत्साहन					-78.00	-60.00		
<b>कुल (I)</b>	<b>105.93</b>	<b>822.93</b>	<b>912.13</b>	<b>782.63</b>	<b>791.20</b>	<b>869.40</b>	<b>869.20</b>	<b>929.40</b>
<b>II. प्रचालन व्यय</b>								
श्रम और उपस्कर किराया प्रभार		157.61	161.13	141.60	127.50	138.90	127.50	138.90
विलंबशुल्क		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
एचडीसी को पट्टा किराया		29.52	31.00	32.58	34.24	35.99	34.24	35.99
एचडीसी को रॉयल्टी भुगतान		0.00	341.62	314.44	326.00	365.25	265.07	296.91
सर्वेक्षण/जॉच व्यय		7.39	7.90	7.09	7.92	8.58	6.55	7.32
टर्मिनल अनुरक्षण व्यय	23.70	36.38	55.36	57.86	82.32	91.14	60.46	63.18
बिजली प्रभार		46.80	50.16	43.00	38.20	40.80	38.20	40.80
बीमा		11.11	9.22	9.60	11.00	12.10	9.60	9.60
सामान्य प्रशासन व्यय	4.48	22.23	25.32	24.10	30.66	33.62	25.19	26.32
	28.18	311.03	681.71	630.27	657.84	726.38	566.81	619.02
बटटे खाते डाले गए प्रारंभिक व्यय	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
मूल्यहास	19.67	70.30	72.79	73.00	73.00	73.00	73.00	73.00
<b>कुल (II)</b>	<b>48.04</b>	<b>381.52</b>	<b>754.69</b>	<b>703.46</b>	<b>730.84</b>	<b>799.38</b>	<b>640.00</b>	<b>692.02</b>
<b>III. प्रचालन अधिशेष (I-II)</b>	<b>57.89</b>	<b>441.41</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>IV. गैर-प्रचालन राजस्व</b>								
रोकड़ जमा शेष पर ब्याज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>कुल (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. गैर-प्रचालन व्यय</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. प्रतिलाभ पूर्व निवल अधिशेष (III+IV-V)</b>	<b>57.89</b>	<b>441.41</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>VII. ऋणों पर ब्याज</b>	<b>16.11</b>	<b>68.69</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. ब्याज पश्चात निवल अधिशेष (VI-VII)</b>	<b>41.78</b>	<b>372.72</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>IX. नियोजित पूंजी</b>	<b>1130.17</b>	<b>1175.01</b>	<b>987.69</b>	<b>915.69</b>	<b>876.00</b>	<b>804.00</b>	<b>842.79</b>	<b>769.89</b>
<b>X. नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ</b>	<b>76.52</b>	<b>87.29</b>	<b>148.15</b>	<b>137.35</b>	<b>131.40</b>	<b>120.60</b>	<b>126.42</b>	<b>115.48</b>
<b>XI. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष (VI-X)</b>	<b>-18.63</b>	<b>354.12</b>	<b>9.29</b>	<b>-58.18</b>	<b>-71.04</b>	<b>-50.58</b>	<b>102.78</b>	<b>121.89</b>
<b>XII. वर्ष 2003-04 से 2006-07 तक आईएसएचपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक निवल अधिशेष</b>			0.00				0.00	0.00
<b>XIII. कुल निवल अधिशेष</b>							<b>102.78</b>	<b>121.89</b>
<b>XIV. प्रतिलाभ पश्चात निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>	<b>-17.58%</b>	<b>43.03%</b>	<b>1.02%</b>	<b>-7.43%</b>	<b>-8.98%</b>	<b>-5.82%</b>	<b>11.82%</b>	<b>13.12%</b>
<b>XV. प्रतिलाभ पश्चात औसत निवल अधिशेष, प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में</b>		<b>4.76%</b>			<b>-7.40%</b>		<b>12.47%</b>	

@ प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान।

## इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड

## दरमान

## भाग I — सामान्य

## 1.1. परिभाषाएं :

इस दरमान में जब तक संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करें, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी :

- (i). "प्राधिकृत प्रतिनिधि" का अभिप्राय कर्मचारी अथवा ग्राहक/बर्थ प्रयोक्ता के एजेंट और आईएसएचपीएल से है जिन्हें, अन्य पक्ष को लिखित सूचना के माध्यम से, अनुवीक्षण, सहयोग और उनके तत्संबंधी पक्षों के निष्पादन के लिए निर्देश देने हेतु सय-समय पर मनोनीत किया जाता है।
- (ii). "बर्थ" का अभिप्राय हल्दिया गोदी परिसर, कोलकाता पत्तन न्यास में बर्थ सं. 4क और बैकअप क्षेत्र से है।
- (iii). "कन्वेयर प्रणाली" का अभिप्राय बर्थ से स्टैकयार्ड और वैगन लोडर तक विस्तारित बैल्ट कन्वेयरों की श्रृंखला से है।
- (iv). "ड्राफ्ट" का अभिप्राय एचडीसी में दिन-प्रति-दिन आधार पर प्रचलित ड्राफ्ट से है।
- (v). "हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी)" का अभिप्राय हल्दिया में तेल जेट्टी, अन्य जेट्टियां, घाटों और बर्थों तथा हल्दिया लंगरगाह में रीवर मूरिंग से होगा।
- (vi). "मीट्रिक टन" का अभिप्राय 2,204.263 पौंड अथवा 1,000 किलोग्राम भार से है।
- (vii). "पत्तन" का अभिप्राय 'कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी)' और निगमित सत्ता से है और इसमें कोलकाता गोदी प्रणाली और हल्दिया गोदी परिसर शामिल है।
- (viii). "पत्तन प्रयोक्ता" का अभिप्राय कार्गो का आयात और/अथवा निर्यात करने के लिए पत्तन में सुविधाएं प्राप्त करने वाले किसी आयातक अथवा निर्यातक से है।
- (ix). "आईएसएचपीएल" का अभिप्राय इंटरनेशनल सीपोर्ट (हल्दिया) प्राइवेट लिमिटेड, जिसका पंजीकृत कार्यालय 41, जवाहरलाल नेहरू रोड, कनक भवन, तीसरी मंजिल, कोलकाता-700 071 में है और भारत के कानून के तहत निगमित एक विशेष प्रयोजन कम्पनी (एसपीवी) है, इसके उत्तराधिकारियों और अनुमत्त भागीदारों से है जिन्हें कोलकाता पत्तन न्यास के हल्दिया गोदी परिसर में बर्थ सं. 4क के निर्माण, प्रचालन, प्रबंधन और अनुरक्षण के लिए लाइसेंस प्रदान किया गया है।
- (x). "आईएसएचपीएल परिसर" का अभिप्राय लाइसेंस करार के अधीन आबंटित बैकअप क्षेत्र सहित आईएसएचपीएल लाइसेंसशुदा क्षेत्र से है।
- (xi). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (xii). "विदेशगामी पोत" का अर्थ तटीय पोत के अतिरिक्त कोई पोत होगा।
- (xiii). "दिवस" की गणना प्रातः 6:00 बजे से अगले दिन प्रातः 6:00 बजे समाप्त अवधि के रूप में की जाएगी।
- (xiv). "मौसम कार्य दिवस (डब्ल्यूडब्ल्यूडी)" का अभिप्राय पत्तन अवकाश दिवसों और सीमाशुल्क अवकाश दिवसों के अलावा प्रत्येक आठ घंटे की तीन पारियों को शामिल करते हुए रविवार के माध्यम से सोमवार से है।
- (xv). "सप्ताह" का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 7 सतत कैलेंडर दिवसों से होगा।
- (xvi). "माह" का अभिप्राय अवकाश दिवसों सहित 30 सतत कैलेंडर दिवसों, अन्यथा विनिर्दिष्ट के अलावा, से होगा।
- (xvii). "शट आउट कार्गो" का अभिप्राय पत्तन में पड़े ऐसे निर्यात कार्गो से होगा जिसका पोत पर ऑन-बोर्ड नौभरण नहीं किया गया जिसके लिए यह पत्तन परिसर में प्राप्त हुआ था।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). आईएसएचपीएल की सीमाओं के अन्दर उतारी गई सामग्रियां आयात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और प्रभार/शुल्क सामग्रियों को हटाए जाने से पहले अदा करने होंगे।
- (ii). नौभरण के लिए लाई गई सभी सामग्रियां निर्यात आवेदन पर परिगणित की जाएंगी और सांविधिक प्रभार सामग्रियों के नौभरण से पहले अदा किए जाएंगे।

575 GI/07-8

- (iii). (क). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी। तदनुरूपी पोत संबंधी प्रभार ऐसे प्रभार की स्थिति के समय पोत की स्थिति के आधार पर लागू किए जाएंगे।
- (ख). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपान्तरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ग). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्र यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
- (घ). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें पोत द्वारा सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाला पत्तन द्वारा प्रभार्य होगी।
- (ङ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो की उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होगी।
- (च). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iv). पोत संबंधी प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर लगाए जाएंगे। जहां भी दरें अमेरिकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्गित हैं, वहां प्रभार भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार क्रय दर पर अमेरिकी मुद्रा के उसके समतुल्य भारतीय रूप में रूपांतरण के बाद भारतीय रूप में वसूल की जाएगी। पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश का दिन ऐसे रूपांतरण का दिन माना जाएगा।
- (v). पोतों के आईएसएचपीएल में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोतों के आगमन की तारीख से 30 दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (vi). वापसी राशि रू० 100 अथवा अधिक होने पर ही वापसी राशि दी जाएगी अन्यथा नहीं।
- (vii). देयताओं के परिकलन के प्रयोजन से, इकाई भार 1 मी.ट. अथवा 1,000 किलोग्राम होगा। मी.ट. के दशमलव को निकटतम मी.ट. में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (viii). किसी भी एक मद के कुल भार अथवा मात्रा अथवा क्षमता द्वारा माप परिकलित करते हुए, 0.5 तक के दशमलव को 0.5 इकाई लिया जाएगा और 0.5 और अधिक के दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (ix). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (ix). (क). प्रयोक्ता को इस दरमान के अधीन किसी प्रभार के विलंबित भुगतानों पर 13.50 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख). इसी प्रकार, आईएसएचपीएल को विलंबित वापसियों पर 13.50 प्रतिशत की वार्षिक दर पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ग). प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को आईएसएचपीएल द्वारा बिल देने की तारीख से 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह उपबंध उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान सेवाएं लेने के पूर्व किया जाता है जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में विनिर्दिष्ट किया गया है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान निर्धारित किया जाता है।
- (घ). वापसियों में विलंब की गिनती सेवाओं को पूरा करने की तारीख से केवल 20 दिनों तक अथवा प्रयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने, इनमें से जो भी बाद में हो, से की जाएगी।
- (x). निकाले गए सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्च रूप तक पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xi). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के तदनुरूपी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो, ताप कोयले के अलावा, पीओएल कच्चे तेल सहित, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए कार्गो संबंधी प्रभार सामान्य कार्गो संबंधी प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग). कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभार घाटशुल्क सहित, पर प्रभार्य होंगी।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, भारतीय पत्तन 'ख' के लिए अनुवर्ती पोतांतरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' में विदेशी पत्तन से पहुंचने वाला कार्गो भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन किए जाने के लिए अनुवर्ती पोतों द्वारा कार्गो को भारतीय पत्तनों से/भारतीय पत्तनों को लाने-ले-जाने पर यह रियायत दी जाएगी।

- (ड). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए भारतीय रुपये में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (xii). प्रयोक्ताओं को आईएसएचपीएल पर आरोप्य कारणों से होने वाले विलंबों के लिए अदायगी नहीं करनी होगी।
- (xiii). (क). जब भी सेवा/कार्गो के लिए विशिष्ट प्रशुल्क अधिसूचित दरमान में उपलब्ध नहीं हो तो पत्तन एक उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकता है।
- (ख). प्रस्ताव प्रस्तुत करने के साथ ही साथ, प्रस्तावित दर तब तक तदर्थ आधार पर वसूल की जा सकती है जब तक दर अंततः अधिसूचित नहीं हो जाए।
- (ग). अंतरिम अवधि में लागू की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं/कार्गो के लिए वर्तमान अधिसूचित प्रशुल्कों के आधार पर व्युत्पन्न अवश्य की जाए; और, इसपर पत्तन/टर्मिनल और संबद्ध प्रयोक्ता(ओं) में परस्पर सहमति आवश्यक है।
- (घ). टीएमपी द्वारा निर्धारित अंतिम दर साधारणतः केवल भावी रूप में लागू होगी। तदर्थ रूप में अंगीकृत दर को ऐसे ही मान्यता दी जाएगी बशर्त यह अधिक पाई जाए और पूर्वव्यापी प्रभाव से कुछ संशोधन किए जाने की आवश्यकता हो।
- (xiv). सर्वेक्षण/जाँच सेवाओं में ऑनलाइन नमूना प्राप्त करना, उतराई और लदाई दोनों समय नमी का विश्लेषण और रिपोर्ट प्रस्तुत करना शामिल होगा।

## भाग II – पोत संबंधी प्रभार

### खंड-क – पत्तन देयताएं और खंड-ख – दुलाई और पाइलटेज

2.1. ये सेवाएं आईएसएचपीएल के बर्थ सं. 4क, हल्दिया गोदी परिसर में प्रवेश करने वाले पोतों को कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा प्रदान की जाएंगी। इन सेवाओं के प्रभार, जो केओपीटी के प्रभावी दरमान में दिए गए हैं, जलयान स्वामियों/पोत एजेंटों द्वारा सीधे केओपीटी को देय होंगे।

### खंड-ग – बर्थ किराया प्रभार

2.2. बर्थ सं. 4क में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा आईएसएचपीएल को निम्नलिखित विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

विवरण	इकाई दर प्रति जीआरटी/प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
	विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर)	तटीय पोत (रुपए)
बर्थ 4 क	0.0025	0.0669

बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां :

- (i). देय न्यूनतम बर्थ किराया विदेशगामी पोतों के मामले में 250 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोतों के मामले में ₹0 6690/- है।
- (ii). एक घंटे की अवधि, जिसमें पोत अपना प्रस्थिति बदलता है, के लिए बर्थ किराया 1 घंटे की अवधि के प्रासंगिक प्रखंड के प्रारंभ में पोत की प्रस्थिति के आधार पर वसूल किया जा सकता है।
- (iii). बर्थ किराया पोत के बर्थ अधिग्रहण करने से लेकर बर्थ को छोड़ने तक के समय के लिए प्रभार्य होगा।
- (iv). जब कभी कोई पोत बर्थ का अधिग्रहण करते समय दूसरे पोत पर दोगुना/तीन गुणा चढ़ाया जाता है तो ऐसे पोत से, जिसपर ऐसा दोगुना/तीन गुणा माल चढ़ाया गया है, ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50 प्रतिशत की दर से वसूली की जाएगी बशर्त पोत बिना-कार्यगत स्थिति में हो।
- (v). (क). नौचालन के लिए अपने तैयार होने का संकेत देने के समय से 4 घंटे की समाप्ति के पश्चात पोत पर कोई बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा।
- (ख). बर्थ किराया बंद होने के लिए निर्धारित 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा स्थितियों की कमी, खराब मौसम और रात्रि नौचालन की कमी के कारण पोत की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और मौसम स्थितियों के अनुसार ही प्रस्थान के लिए तैयार होने का आईएसएचपीएल और एचडीसी को संकेत देगा।

(घ). गलत संकेत देने पर एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।

“गलत संकेत” तब माना जाएगा, जब कोई जलयान तैयार होने का संकेत दे देता है और अनुमान से पाइलट की मांग कर देता है, जबकि वह पोत इंजन के तैयार न होने या कार्गो प्रचालन पूरा न होने या पोत पर आरोप्य किसी अन्य कारण से बर्थ छोड़ने के लिए तैयार नहीं होता है। इसमें तैयारी का वह संकेत शामिल नहीं है, जब कोई जलयान प्रतिकूल ज्वारभाटा, रात्रि नौसंचालन की कमी या खराब मौसम स्थितियों के कारण प्रस्थान नहीं कर पाता है।”

(vi). यदि कोई पोत आईएसएचपीएल में पल्लन उपस्कर की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा आईएसएचपीएल पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय खड़ा होता है तो पोत की निष्क्रियता अवधि के दौरान प्रोद्भूत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत दी जाएगी।

### 2.3. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार

2.3.1. खंड 2.5 में दिए गए मामलों के अनुसार बर्थ अधिग्रहणता से अधिक समय तक रुकने पर दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार देय होगा, यदि पोत पर आरोप्य कारणों किन्हीं कारणों से मानकों को प्राप्त नहीं किया जा सकता है।

2.3.2. फलकों को बंद करने/ड्राफ्ट सर्वेक्षण की अपेक्षा वाले पोतों को प्रचालन कार्य पूरा करने के पश्चात चार घंटों तक बिना कोई दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए बर्थ के अधिग्रहण की अनुमति होगी।

2.4. दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, अति-विराम की अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराये के अलावा, नीचे निर्धारित दरों पर प्रभार्य होगा :

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेशगामी पोत (अमेरिकी डॉलर में)	तटीय पोत (रुपयों में)
(i).	6 घंटे तक	0.0050	0.1338
(ii).	6 घंटों से अधिक और 12 घंटों तक	0.0100	0.2676
(iii).	12 घंटों से अधिक और 18 घंटों तक	0.0200	0.5352
(iv).	18 घंटों से अधिक प्रतिदिन अथवा उसका भाग	0.0400	0.0704

2.5. वस्तु-वार प्रतिदिन आउटपुट दरें :

क्र.सं.	नाम (मी.ट.)	आउटपुट प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी (मी.ट. में)
(i).	कोककारी कोयला	14000

### भाग III – कार्गो संबंधी प्रभार

#### खंड-क – जनशक्ति और मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति

3.1. ये प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर जन-शक्ति और पोत के अन्दर मोबाइल उपस्कर की आपूर्ति के लिए नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे :

क्र.सं.	वस्तु का नाम	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	9.57

#### टिप्पणियां :

- प्रभारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।
- किसी वित्तीय वर्ष में किसी आयातक/निर्यातक द्वारा 2.3 मिलियन टन (कार्गो की किसी एक मद का आयात और निर्यात) से अधिक ऑफर की गई मात्रा के लिए, बिना भेद-भाव के आधार पर, आयातकों/निर्यातकों की वृद्धिशील मात्रा पर 20 प्रतिशत की छूट दी जाएगी।

#### खंड-ख – घाटशुल्क प्रभार

3.2. घाटशुल्क प्रभार कार्गो के आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे, और दूसरे स्थानांतरण बिंदु (टीपी-2) तक कार्गो का स्थानांतरण शामिल होगा, अर्थात्,

- पोत से बर्थ कार्गो की उतराई अथवा विलोमत,
- बर्थ से टीपी-2 तक अथवा विलोमत कार्गो का संचलन, और



- (iii). निकासी प्रभार  
(iv). धूल निवारण सेवाएं, जहां कहीं आवश्यक हों और प्रदान की गई हों।

क्र.सं.	वस्तु का नाम	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	78.30

## टिप्पणियां :

- (i). प्रभारित किए जाने वाले भार का परिकलन पोत के आगमन और कार्गो की उतराई/नौभरण के पूरा होने पर ड्राफ्ट सर्वेक्षण भार के आधार पर किया जाएगा।  
(ii). किसी वित्तीय वर्ष में किसी आयातक/निर्यातक द्वारा 2.3 मिलियन टन (कार्गो की किसी एक मद का आयात और निर्यात) से अधिक ऑफर की गई मात्रा के लिए, बिना भेद-भाव के आधार पर, आयातकों/निर्यातकों की वृद्धिशील मात्रा पर 20 प्रतिशत की छूट दी जाएगी।

## खंड-ग - समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार

3.3. समुद्रतट प्रहस्तन प्रभार आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को कार्गो के ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर देय होंगे और इनमें शामिल होंगे :

- (i). टीपी-2 से आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में ले जाना।  
(ii). स्टैक और पुनरावर्तक की मदद से उसका चट्टा लगाना।  
(iii). कार्गो का ढेर लगाना, डोजिंग, बरसात के दौरान फिसलने और हवा के दौरान उड़ने से बचाने के लिए कार्गो को ढकना, अधिक कार्गो व्यवस्थित करने के लिए अतिरिक्त डोजिंग और वैगन की लदाई करते समय डोजिंग, पोत से स्टैक यार्ड और पारवहन गिराने के शुल्क की वसूली, सफाई प्रणाली, विभिन्न प्लेटफार्म में ग्रेड-वार कार्गो रखना।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	आयात/निर्यात के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	91.35

## खंड-घ - सुपुर्दगी प्रभार

3.4.1. अभियांत्रिक वैगन लदाई प्रणाली द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार, कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.4.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). स्टैकर और पुनरावर्तक द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन कार्गो।  
(ii). वैगन की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए, वैगन लोडर के माध्यम से अथवा पे लोडरों द्वारा, वैगन में ले जाना और लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	30.45

3.5.1. परंपरागत तरीके से लदान ट्रकों द्वारा कार्गो की सुपुर्दगी के लिए प्रभार कार्गो की ड्राफ्ट सर्वेक्षण मात्रा पर, नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर आयातक/निर्यातक द्वारा आईएसएचपीएल को देय होंगे।

3.5.2. सुपुर्दगी प्रभारों में शामिल होंगे :

- (i). फ्रंट-एंड लोडर द्वारा आईएसएचपीएल परिसर के भीतर स्टैक यार्ड से पुनरावर्तन।  
(ii). ट्रक की वहन क्षमता के अनुसार लदाई को सही व्यवस्थित करने के लिए फ्रंट-एंड लोडर के माध्यम से ट्रकों में लदाई।

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	17.40

## खंड-ड - भूमि किराया/भंडारण प्रभार

3.6. निर्यात/बहिर्गामी और/अथवा आयात/अन्तर्गामी प्रहस्तन के लिए आईएसएचपीएल बर्थ सं. 4क में प्राप्त होने वाले सभी कार्गो आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड में भंडारित किए जाएंगे। आईएसएचपीएल परिसर में स्टैकयार्ड के लिए भंडारण प्रभार/भूमि किराये निम्नवत् प्रभाय होंगे :

क्र.सं.	वस्तु का विवरण	शेष कार्गो के लिए 21वें दिन के बाद की अवधि के लिए दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	कोककारी कोयला	43.50

5713 01/07-9

## टिप्पणियाँ :

- (i). आयात के मामले में पोत के कार्गो को पूर्णतः उतारे जाने के पश्चात् और निर्यात के मामले में आईएसएचपीएल परिसर में यार्ड में कार्गो के पहुंचने की तारीख के पश्चात् इक्कीस दिन के निःशुल्क दिवस स्वीकार्य होंगे।
- (ii). निःशुल्क अवधि के परिकलन के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अवकाश दिवसों और पत्तन/आईएसएचपीएल के बर्थ अकार्य दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (iii). निर्धारित निःशुल्क दिवसों से अधिक कार्गो को रखने पर भूमि किराया/भंडारण प्रभार रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

## खंड-च – विविध (वैकल्पिक सेवाएं)

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए)
(i).	खाली और लदे हुए गतिशील धर्म काटे के भारतोलन प्रभार, भारतोलन प्रमाणपत्र सहित	5/-
(ii).	कार्गो की लदाई, उतराई और पुनः चट्टा लगाना	20/-
(iii).	लदे हुए वैगनों का वैगन-वार/रेक-वार फोटोग्राफ लेना, सीडी में बदलना और 2 सीडी की आपूर्ति	100/- प्रति वैगन
(iv).	साइडिंग प्रभार	5/-

## भाग IV – अन्य सेवाएं के लिए प्रभार

## 4.1. आगंतुक प्रवेश पत्र :

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन	रु0 200	रु0 50	रु0 20
(ख). प्रति बदलाव	रु0 50	रु0 50	रु0 20

## 4.2. वाहन प्रवेश पत्र

(कार्गो की सुपुर्दगी/प्रेषण के लिए टर्मिनल में प्रवेश करने वाले वाहनों से भिन्न अन्य वाहन)

रु0 75 प्रति प्रवेश

## 4.3. फोटोग्राफी :

(i).	फिल्म बनाना और फोटोग्राफी	रु0 8500 प्रति दिन
(ii).	क़ूज़ और अन्य का फोटोग्राफ लेना	रु0 225 प्रति दिन
(iii).	विडियो-ग्राफी (प्रचालन गतिविधियों संबंधी)	रु0 2500 प्रति दिन

## 4.4. नुकसान को कम करने के लिए कन्वेयर प्रणाली से अंतरण के दौरान गिरने वाले कार्गो को उठाना

रु0 5 प्रति मी.ट.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

## NOTIFICATION

Mumbai, the 19th February, 2007

**No. TAMP/37/2005-ISHPL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the International Seaports (Haldia) Private Limited for fixation of Scale of Rates at Berth No. 4A, Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust as in the Order appended hereto.

**Case No. TAMP/37/2005 – ISHPL****M/s. International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd.****Applicant****ORDER**(Passed on this 25<sup>th</sup> day of January 2007)

This case relates to a proposal received from the International Seaports (Haldia) Private Limited (ISHPL), Kolkata for fixation of Scale of Rates at Berth No.4A, Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT).

2.1. The ISHPL started operation in the newly constructed Berth No. 4A of Kolkata Port Trust (KOPT) at Haldia Dock Complex (HDC) on 15 January 2004 and requested this Authority on 20 February 2004 to approve the tariff proposed by them in respect of its operations in the berth in reference. The ISHPL quoted a provision in the License Agreement (LA) executed between them and the KOPT permitting the ISHPL to levy and recover tariff as per prevalent Scale of Rates of KOPT. The ISHPL further requested this Authority to permit them to levy the (then) proposed tariff on ad-hoc basis. Since this Authority notifies separate Scale of Rates for private operator only after thorough examination of the tariff proposals with reference to the cost of operations and the investment in facilities, the ISHPL was advised to furnish the detailed tariff proposal along with cost of operations and investment in facilities. Incidentally, the licensor (KOPT) was also requested to clarify the reason for authorizing ISHPL to levy tariff as per the existing Scale of Rates of KOPT. The KOPT, in response, communicated, *inter alia*, that since the LA has been entered in pursuance of Section 42 (3) of the MPT Act, the rates in respect of services provided by ISHPL are required to be notified by the Authority in terms of Section 42(4) of the MPT Act.

2.2. Subsequently, the ISHPL filed a comprehensive proposal for fixation of its tariff for Berth No. 4A. The proposal in reference was registered as tariff case and processed further following the consultative procedure prescribed. In the meanwhile, since the ISHPL wanted to review and revise its proposal in the light of revised guidelines for tariff fixation and file a fresh tariff proposal the Authority closed the tariff case of ISHPL and the ISHPL was directed to file the revised proposal. This Authority also further made it clear that closing of the case should not be construed as an incidental approval to any existing tariff arrangement that may be adopted by ISHPL.

3.1. In this backdrop, the ISHPL has filed its revised proposal dated 27 May 2005. The main points made by ISHPL in its proposal are summarized below:

- (i). The ISHPL is a joint venture company of International Seaports (India) Pvt. Ltd., & Associates and S.S. Global. The KOPT and ISHPL have entered into a LA on 14 May 2002 for Construction, Operation, Management and Maintenance of Berth No: 4A at HDC of KOPT. The LA is for a period of 30 years from 14 May 2002.
- (ii). The ISHPL has developed the Berth No: 4A along with stackyard facilities and fully mechanized handling systems for handling of cargo from vessel till the cargo gets loaded on to the wagons. The cargo operations were started on 15 January 2004. It handles coking coal, fertilizers, fertilizer raw material and soda ash.
- (iii). The KOPT will render the services relating to port dues and pilotage to the vessels entering Berth No: 4A as per its existing Scale of Rates and collect such charges directly from ship owners / vessel agents. However, the berth hire charges will be collected by the ISHPL for the Berth No: 4A.
- (iv). The proposal of the ISHPL is to levy:
  - (a). Berth hire charges and penal berth hire charges.

- (b). On board stevedoring and wharfage charges to render the services of unloading of cargo from vessel to berth or vice versa, movement of cargo from berth and cleaning charges.
- (c). Cargo handling charges to cover the cost of conveying the cargo to the stack yard, staking the cargo in the stack yard with the help of stacker and reclaimer and keeping the cargo, dozing, collection of spillage, system cleaning, keeping the cargo grade wise at different bay, etc.,
- (d). Delivery charges to reclaim cargo from the stackyard by stacker and reclaimer, besides conveying and loading into the wagon through front-end loader.
- (e). Ground rent / storage charges to cover the cost of staking the cargo in the stackyard of ISHPL.
- (f). Dust suppression charges by water based dust suppression for effective pollution control of coking coal from unloading till the cargo is loaded on to railway wagons.
- (g). Miscellaneous / optional charges for services towards supply of equipment inside the hatch, online sampling and moisture analysis, cleaning of wagons, weightment charges, etc.,
- (v). The ISHPL has made a total investment of Rs.127.30 Crores at a debt: equity ratio of 65:35. The rate of interest on the debt component is 9% per annum.
- (vi). It has considered 6% and 9% escalation towards estimation of Repairs & Maintenance and other expenses and employee expenses respectively.
- (vii). The Financial / Cost statements furnished by the ISHPL for the years 2004-05, 2005-06 and 2006-07 reflect deficit of Rs.401 lakhs, Rs.357 lakhs and Rs.679 lakhs respectively after considering 15% return on capital employed. [Later on, the ISHPL in its communication dated 10 June 2005 modified the deficit position from Rs.679 lakhs to Rs.711 lakhs. It also projected a net deficit, (after ROCE) of Rs.745 lakhs for the year 2007-08]
- (viii). The capacity of the terminal has been assessed as 3 million tonnes after considering the available berth length, backup space and mechanized handling equipment provided.
- (ix). As per the revised tariff guidelines, royalty is allowed as an admissible item of cost for computation of tariff for the BOT cases where bid process was finalized before 29 July 2003. In the case of ISHPL, the LA with KOPT was signed on 14 May 2002, more than a year before the policy decision was taken by the Government about the non-admissibility of royalty / revenue share as an item of cost for tariff purpose.
- (x). The quantum of upfront payment (Rs.10.75 crores) and the percentage of revenue share were specified in the bid document by the KOPT and it was not left to the bidders to quote it in their best judgment. The percentage level of cargo handling charges for payment of royalty to KOPT as per the prevailing Scale of Rates of KOPT is given below:

1 <sup>st</sup> year	-	46.88%
2 <sup>nd</sup> year	-	51.31%
3 <sup>rd</sup> year	-	55.05%
4 <sup>th</sup> year	-	58.26%
5 <sup>th</sup> year onwards	-	61.04%

The revenue share is also linked to tariff of the KOPT in force from time to time and not to the tariff that may be approved for the BOT operator. Further, the revenue share is linked to the minimum guaranteed traffic. Even if the actual traffic in any year is less than the minimum guaranteed traffic, the total revenue share payable is still based on the minimum guaranteed traffic and the tariff of KOPT in force. Therefore, revenue share should be considered as an admissible cost for computation of tariff. If this is not so

considered, and lower tariff is approved, it will result in a substantial loss / deficit because quantum of royalty payable to KOPT is fixed.

(xi). ISHPL gives highly efficient services to the vessel operators, logistic supplier and the users due to the fully mechanized method of handling of cargo by ISHPL and this translates to saving cost.

(xii). As the revenue share is linked to KOPT Scale of Rates and since KOPT is contemplating general revision of its Scale of Rates, ISHPL may be allowed to modify its proposal in case the KOPT revision affects ISHPL financial results.

3.2. At the request of ISHPL and considering the commercial sensitivity of the information, only the proposed Scale of Rates, cost statements and assumption sheet were circulated to KOPT and users.

3.3. The percentage increase sought by ISHPL over the existing rates at HDC of KOPT are as follows:

Sr. No.	Category	Existing Rate at HDC	Proposed Rates by ISHPL	% Increase
1	Berth Hire	\$ 0.0023 subject to a minimum of \$46.60 for foreign vessels upto 3000 GRT.  \$ 0.002 subject to a minimum of \$69.90 for foreign vessels above 3000 & upto 10000 GRT.  \$ 0.0016 subject to a minimum of \$200 for foreign vessels above 10000 GRT.	\$ 0.0025 subject to a minimum of \$250 for foreign vessels.  (A single slab prescribed)	8%  25%  56%
2	On Board charges (Rs. per MT)	90/-	11/- to 20/-	In the range of 12% to 22%
3	Wharfage (Rs. per MT)		90/-	
4	Storage (Rs. per MT per day)	100/-	100/- to 150/- for period beyond 21 days	In the range of 0 to 50%

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal filed by the ISHPL was forwarded to the KOPT and also to the concerned user organisations for their comments.

4.2. The comments received from the above user organisations were forwarded to ISHPL as feed back information. However, the ISHPL has not responded to any of the comments of the users.

4.3. The KOPT has furnished its comments vide its letter dated 9 September 2005 on the ISHPL proposal. The comments of the KOPT were forwarded to the ISHPL as feed back information. The ISHPL vide its letter dated 25 January 2006 responded to the comments furnished by the KOPT.

5. The KOPT was requested vide our letter dated 19 September 2005 to furnish some information / clarification. The KOPT has responded vide its letters dated 6 October 2005 and 8 November 2005 to our letter dated 19 September 2005. The clarification sought by us from KOPT and the replies furnished by KOPT are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Clarifications furnished by KOPT
(i)	Certificate with reference to the capacity of berth no.4A.	The copy of the certificate of a Chartered Mechanical Engineer certifying the capacity of ISHPL at 3 million tonnes per annum has been furnished.

575 GI/07-10

(ii)	The amount quoted by the next lowest bidder in the bidding process of allotment of Berth No.4A of HDC at KOPT to ISHPL.	With reference to the second lowest bidder, the KOPT has furnished the copies of Financial offers of two joint lowest bidders viz. M/s. SREI International Finance Limited and M/s. Emirates Trading Agency Limited, along with a statement detailing the evaluated offer of second lowest bidders. As per the Tender condition, the offers were evaluated on Net Present Value Basis (discount factor 16%).														
(iii)	Specific comments on the traffic forecast made by ISHPL.	<p>As per the provision of the LA the Licensee, subject to provision of Article 3.8 (b) (i), shall manage and operate the Project facilities and Services on a common user basis, open to any and all shipping lines, importers, exporters, shippers consignees and receivers and refrain from indulging in any unfair or discriminatory practice against any user or potential user thereof.</p> <p>The ISHPL is primarily handling coking coal at Berth No.4A. The coking coal traffic handled at Berth No.4A since its commissioning is given below:</p> <p style="text-align: right;">(in million tonnes)</p> <table border="0"> <tr> <td>2003 – 2004</td> <td style="text-align: right;">0.62</td> </tr> <tr> <td>2004 – 2005</td> <td style="text-align: right;">3.06</td> </tr> </table> <p>The coking coal traffic at HDC is progressively increasing over the years as given below:</p> <p style="text-align: right;">(In million tonnes)</p> <table border="0"> <tr> <td>2000 – 2001</td> <td style="text-align: right;">3.99</td> </tr> <tr> <td>2001 – 2002</td> <td style="text-align: right;">3.98</td> </tr> <tr> <td>2002 – 2003</td> <td style="text-align: right;">4.30</td> </tr> <tr> <td>2003 – 2004</td> <td style="text-align: right;">4.47</td> </tr> <tr> <td>2004 – 2005</td> <td style="text-align: right;">5.10</td> </tr> </table> <p>Both SAIL and TISCO have plans for expansion of their steel plants at Durgapur, Bokaro, Rourkella (all a/c SAIL) and Jamshedpur (a/c TISCO) which would result in further increase in import of coking coal at Haldia. Besides, one Coke Oven Plant under private sector has already been set up at Haldia and another large scale Coke Oven Plant by TISCO in joint venture with WBIDC is going to be set up in another two years time at Haldia. As a result of these, the coking coal import through HDC is slated to increase substantially in future.</p> <p>In the above premise, it is felt that berth no.4A would be required to handle coking coal more than what has been projected by ISHPL in their tariff proposal matching with handling capacity of the said berth. As per our estimate, the handling capacity of berth no.4A is around 3 million tonnes at average output of 12,000 tonnes per berth day for 250 days berth occupancy in a year. Accordingly, the traffic forecast for berth no.4A may be considered at least 3 million tonnes per annum. This projection is more than the minimum guaranteed throughput for berth no.4A as incorporated in the LA for the said berth.</p>	2003 – 2004	0.62	2004 – 2005	3.06	2000 – 2001	3.99	2001 – 2002	3.98	2002 – 2003	4.30	2003 – 2004	4.47	2004 – 2005	5.10
2003 – 2004	0.62															
2004 – 2005	3.06															
2000 – 2001	3.99															
2001 – 2002	3.98															
2002 – 2003	4.30															
2003 – 2004	4.47															
2004 – 2005	5.10															

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the ISHPL was requested to furnish additional information/ clarifications on various points vide our letter dated 19 September 2005. The ISHPL has responded to these queries vide its letter dated 25 January 2006. A summary of the queries raised by us and the replies furnished by ISHPL are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by ISHPL
A.	<u>Financial and Cost Statements</u>	
1.	The detailed working of capacity	The average discharge rate is 14,000 MT per WWD for coking coal. Considering 330

	calculation along with the basis for the different parameters considered therein.	working days in a year available for actual cargo operations on the basis of 100% berth occupancy the capacity would be 4.620 million (14,000X330). However assuming berth occupancy of 65% as per international standards, the capacity works out to 3.0 million tonnes per annum.
2. (i).	Cargo to be handled by ISHPL as per the Licence Agreement includes fertilizers and fertilizer raw material. It is noteworthy that the ISHPL has proposed Scale of Rates to handle fertilizers and fertilizer raw materials in its draft Scale of Rates. The ISHPL has, however, not furnished any traffic projection for the cargo in reference. If ISHPL does not anticipate handling of fertilizers and fertilizer raw materials for the years 2005-06 to 2007-08, reason for proposing rates for handling fertilizers and fertilizer raw materials for the years may be explained.	Rates for fertilizers and fertilizer raw materials have been provided in the tariff to meet the situation that may arise in case such cargo is offered at short-notice in future.
(ii).	The projected traffic for coking coal for the years 2005-06 to 2007-08 is around 75% for each year of the traffic of coking coal for the year 2004-05. The proposal does not adequately explain the reasons for decline in estimated traffic of coking coal for the year 2005-06 to 2007-08 as compared to the year 2004-05. The basis for the estimated traffic for the years in reference may be brought out.	The steel market is cyclical in nature. The demand for steel in China peaked during 2004-05 considering their infrastructure requirement for the Olympic games. The peak demand for this purpose is now over and hence a lower cargo throughput has been considered for the years 2005-06 & 2006-07. However in the light of actuals up to Dec 2005, the projected throughput for 2005-06 has been updated as 3 million tonnes. Accordingly Form III has been amended.
(iii).	The concession agreement between ISHPL and KOPT stipulates that ISHPL shall operate the berth No. 4A, on a common user basis. That being so, the ISHPL may list out the major user wise estimated cargo throughput for the years 2005-06 to 2007-08.	Present traffic projection considers the cargoes of Steel Authority of India only. However ISHPL is ready to handle any other compatible cargo that may be available and offered by other users.
(iv).	The comments furnished by SAIL indicate that they have a specific agreement with ISHPL for handling their cargo. This agreement is long term in nature and contains certain volume assurance from SAIL. Please furnish the volumes offered by SAIL for the years under consideration, as per the bilateral agreement.	Volume of traffic offered by SAIL as per the bilateral agreement during the years 2005-06 to 2007-08 is as follows:  2005-06 - 2.3 million tons. 2006-07 - 2.3 million tons. 2007-08 - 2.3 million tons.
3.	Please furnish the breakup for the estimated GRT of vessels in terms of foreign-going vessels and coastal vessels.	The information provided in Form-II is in respect of foreign going vessels only. Under present cargo scenario, no coastal vessel is expected to be handled at the facility. Form-II has accordingly been amended. Average GRT assumed is 35,499.
4. (i).	Clause 6.1.2. of the revised tariff guidelines prescribes concessional rates for coastal vessels for the vessel related charges including berth hire. The income estimation on account of berth hire charges does not appear to take into consideration concessional tariff for coastal vessels. A detailed income computation in this regard indicating the ratio between the	Please refer response at point 3.

	coastal vessels and foreign-going vessels in terms of GRT and the assumptions made for the estimation may be furnished for all the years under consideration.	
(ii).	Estimation of income on account of on-board stevedoring and wharfage appears to have been computed @ Rs.100/- per MT and @ Re.1/- for road cleaning as against the proposed rate of Rs.101/- per MT. Please clarify the reasons for considering breakup for computation.	Initially it was proposed to prescribe separate road cleaning charges. Later on, Composite rate has been proposed.
(iii).	Please furnish break-up for the rate of Rs.21/- per MT considered for computing other income. The linkage between the various components of rates considered for computation of other income and the estimated cargo throughput may be explained.	The ISHPL has estimated income on account of Supply of equipment, dust suppression charges, cleaning charges, Online sampling & moisture analysis etc. It is anticipated that entire traffic may not avail of all of these services; only one third of the total other income may be received. Income computation has been made accordingly, by multiplying by traffic figure by other income per tonne reduced by one third.
(iv).	ISHPL has proposed rates for levy of storage charges. But, income estimation on account of storage charges is not furnished. The ISHPL may estimate and furnish the income from storage of cargo for all the year under consideration. If no income is anticipated to be generated in the next three years on this account, prescription of rates in the Scale of Rates for this purpose may be redundant and hence may be deleted.	We do not want and expect that cargo to remain on our premises for prolonged period after the free period, as this will hamper the smooth operations. Rate for storage charges has however been prescribed so that a deterrent is available to deal with the situation where cargo remains in the transit area after the free period.
(v).	The ISHPL has proposed rates for dust suppression and other miscellaneous services whereas no income has been estimated towards these services. Income on account of dust suppression and miscellaneous services may be estimated and furnished.	Income from Dust suppression and other miscellaneous services has been estimated and shown under item 'other income'. Please refer to item (iii) above.
(vi).	With reference to operating revenue for the year 2004-05, the ISHPL has adjusted an amount of Rs.1728 lakhs towards Incentives, on account of on-board stevedoring and wharfage, cargo handling charges and delivery and wagon loading charges. The nature of the incentive and circumstances of giving such incentives may be explained.	The actual income for 2004-05 was less than that on the basis of rates proposed; the difference has been shown as incentive during 2004-05 being promotional.
5. (i).	(a). With reference to the labour and equipment hire charges for the year 2004-05, the ISHPL has considered an amount of Rs.34.30 per MT of cargo handled. The basis for considering the rate of Rs.34.30 may be explained.	It is a contractual rate with a Local service provider. Copy of the contract for a sum of Rs.33/- per MT payable by ISHPL has been furnished.
	(b). It appears that the labour and equipment hire charges estimated for the year 2005-06 consists of labour component and equipment hire component of Rs.36.40 per MT and Rs.4.50 per MT respectively. If that is so, the basis for considering equipment hire charges at Rs.4.50 per MT may be indicated.	The incurrence of Rs.4.50 for the year 2005-06 is for the deployment of equipments to push the cargo in to the designated back-up area when it spills out. This charge is on actual basis for both equipment and labour hire and is over and above the standing contract as mentioned above.



	(c). The basis of apportioning this expenditure under different activities may be explained.	This expenditure has been apportioned to different sub-activities On-board stevedoring/Cargo handling/Delivery by wagons or rails in the proportion of 45/40/15 %, as mentioned in the Form III, on a broad basis of usage.
	(d). Please clarify whether this head of expenditure and terminal maintenance expenses include cost of any services which are outsourced. If so, the details of individual outsourcing contracts may be furnished along with a certification that the terms of such contracts are decided based on competitive bidding and arms length relationship is maintained incase of associated entities, if any.	The services are out sourced and on a competitive bidding process. The equipment maintenance contract is given to Larsen & Toubro as they are the original manufacturer of the equipments. This facilitates the availability of spares.
(ii).	The ISHPL has included demurrage as an item of expenditure and the demurrage has been assumed on the entire lot of cargo. In this context, please explain / clarify the following:  (a). The nature of demurrage estimated to be incurred. (b). Linkage between estimated demurrage and the estimated cargo throughput. (c). The basis for assuming Rs.0.50 per MT in computation of demurrage.	Demurrage payable in case of delay in the ship turn-round beyond agreed norms is to be reimbursed by ISHPL. On the basis of figures for the past years the amount paid averages out to Rs0.5 per tonne of the total traffic handled during the year. For ease of computation, the estimated liability on this account has been worked out accordingly. Demurrage will be payable if any ship is delayed; that is, tariff is indirectly linked to performance.
(iii).	The LA between Kolkata Port Trust (KOPT) and ISHPL stipulates an annual escalation 5.1% of the rent payable in respect of land allotted to the ISHPL. The LA also provides for a rebate of 2.5% on timely payment of lease rent. While the ISHPL has availed the rebate for the year 2002-03, such a rebate has not been availed by the ISHPL for the years 2003-04 and 2004-05. The estimates of lease rentals for the years 2005-06 to 2007-08 also are without the benefit of rebates. Please clarify.	The rebate for timely payment of lease rental has been taken for all the years excluding the year 2004-05, where the actual payment made (after availing the rebate of 2.50% for timely payment) has been shown.
(iv).	Clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines stipulates that royalty would be considered as an admissible cost in the tariff computation of BOT operator subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder provided there is loss. ISHPL should prove that it incurs loss and quantify it before claiming admissible royalty as pass through. The computation of royalty payment should be revised in the light of the revised tariff guidelines and a detailed computation in this regard may be furnished.	The revenue share was fixed by the port trust and was specified in the bid document. Bidder had no choice of quoting the revenue share.
(v).	(a). The operational flow chart furnished by ISHPL shows Importer appoints the surveyor. If that were so, it is not clear how expenditure on survey is relevant to ISHPL.	The operation flow chart shows the draft survey of the vessel, which is carried out by the importer. However, ISHPL is contractually bound to appoint a surveyor (duly approved by the user) to supervise the

575 GI/07-11

	<p>(b). Complete details of survey / testing charges with basis may be furnished for the year 2004-05 to 2007-08.</p> <p>(c). Please furnish the basis for applying Rs.0.75 per MT for computation of survey / testing expenses.</p> <p>(d). The reason and the basis of apportioning the total survey / testing charges to the three activities viz. on-board stevedoring &amp; wharfage, cargo handling and delivery and wagon loading may be furnished.</p>	<p>total operation, right from discharge of the vessel till loading on to the wagon for onward delivery. The above service includes, drawing of on line sample, moisture analysis both at the time of discharge and loading and submission of report.</p> <p>Copy of the contract has been furnished.</p> <p>As per contract the ISHPL has to pay an amount of Rs.0.75 per MT towards survey/testing expenses.</p> <p>The testing expenses have been apportioned amongst the three sub-activities in the proportion of 33/34/33 %.</p>
(vi).	<p>(a). With reference to estimation of terminal maintenance expenses for the year 2005-06 to 2007-08, it appears that the estimation has been done by ISHPL based on the gross block of assets, applying specific percentage assumed by ISHPL of respective capital expenditure. Applying the percentage assumed by ISHPL for calculation of terminal maintenance expenditure, the results do not tally with the figures shown towards terminal maintenance expenditure. The maintenance cost furnished by ISHPL in its working (3.2. of CHP maintenance cost) under operational cost details also do not tally with the figures in the cost statement. A detailed working for computation of terminal maintenance expenditure may be furnished for all the years under consideration and the estimates may be justified with reference to actuals.</p> <p>(b). The reason for estimating mobilisation/ de-mobilisation expenditure under dredging separately may be furnished and the estimated mobilisation / demobilisation expenditure may be justified with reference to actuals / contract.</p> <p>(c). Please furnish the basis for apportionment of terminal maintenance expenditure to berth, on-board stevedoring, cargo handling, delivery and wagon loading details. It may be clarified why maintenance dredging cost should be apportioned to berth hire and maintenance cost of cargo handling equipment etc.</p> <p>(d). The estimated terminal maintenance expenditure for the year 2005-06 is around 57% more than the expenditure of the year 2004-05. The reasons for the steep increase proposed may be explained.</p>	<p>The escalation factor was not applied inadvertently to the item Plant and Machinery under 3.2 CHP maintenance cost. This has been now suitably modified. The revised Form III has been furnished.</p> <p>In addition to maintenance dredging rate as per Cubic Metre of silt dredged or per day mob &amp; demob charges are quoted by and payable to the dredging companies. Hence these are shown separately while estimating the maintenance dredging costs.</p> <p>The maintenance cost has been apportioned in the proportion of 13/30/45/12%. Since dredging is required at the berth, expenses are apportioned to that sub-activity also.</p> <p>In the initial year/s maintenance cost is less as the equipment is new and under warranty while in the later years it is heavy. We have estimated the expenditure on average basis at certain percentage of capital costs over the entire economic life of assets.</p>

(vii).	<p>With reference to estimation of expenses towards water, power and fuel, please furnish / clarifying the following:</p> <p>(a). Detailed working for estimation of expenditure towards water, power and fuel for the years 2004-05 to 2007-08 indicating units consumed and the rate per unit for each of the items (i.e., water, power &amp; fuel)</p> <p>(b). Basis of apportionment of this expenditure to on-board stevedoring, cargo handling and delivery and wagon loading.</p>	<p>The unit cost of Rs.8.50 /MT was arrived at on the basis of actual expenditure incurred on electricity charges and the throughput for the year 2004-05, allowing for some increase.</p> <p>The expenditure on power has been allocated to the three sub-activities mentioned in the proportion of 40/40/20 % on the basis of broad usage pattern.</p>
(viii).	<p>Please furnish detailed working for the year 2004-05 (actuals) and for the years 2005-06 to 2007-08 (estimates) towards Insurance cost for berth, on-board stevedoring, cargo handling and delivery separately. The estimated insurance cost may be justified with reference to actuals and in this regard copy of relevant insurance policies may be furnished.</p>	<p>Insurance cost has been projected on the basis of 1 % of capital cost as indicated in the computation formula in the statement headed 'op. cost'. It has been apportioned in the proportion of 5/40/45/10 %.</p>
(ix).	<p>With reference to General Administration expenses please clarify/ furnish / explain the following:</p> <p>(a). All items of expenditure considered under General Administration expenditure indicating the amount under each item for the years 2004-05 to 2007-08.</p> <p>(b). Detailed working for General Administration expenditure for the years 2004-05 to 2007-08 with justification.</p> <p>(c). Basis of apportionment of this expenditure to Berth, on-board stevedoring, cargo handling and delivery activities.</p> <p>(d). It is found that estimated expenditure for the year 2005-06 is around 70% more than the expenditure for the year 2004-05 and no reason is given for this significant increase.</p>	<p>Expenses on Personnel, Marketing &amp; Promotion, Administrative and Photographs, are grouped under the head General Administration expenditure. The computation of these individual items of expenses has been shown in the statement headed 'Op. cost'. The expenditure has been apportioned in the proportion of 4/42/40/14 %.</p> <p>The projections for 2005-06 include expenses on marketing and promotional activities, which was not there in the earlier year. The expenses on other three items of expenditure for 2005-06 are higher than the corresponding figures for the earlier year due to escalation factor.</p>
(x).	<p>With reference to the debt component in the capital structure, please clarify/furnish/ explain the following:</p> <p>(a). A copy of the Loan Agreement indicating loan amount, terms of allotment of loan, rate of interest, moratorium etc., may be furnished.</p> <p>(b). The interest cost shown in the debt schedule attached with the proposal does not tally with the interest cost shown in the cost statement. Interest cost of Rs.711.00 lakhs, Rs.618 lakhs and Rs.526 lakhs are shown in the cost statement for the year 2005-06 to 2007-08 respectively against Rs.692 lakhs, Rs.600 lakhs and Rs.508 lakhs respectively in the debt schedule.</p>	<p>Copy of the letters from Financial Institutions alongwith the loan agreement has been furnished.</p> <p>The interest cost projections shown in Form-III consist of two elements – interest on term loans and other financing charges. Interest cost projection (row 23 in the statement headed 'P&amp;L') is the same as that shown in the debt schedule viz., Rs.692 lakhs, Rs.600 lakhs and Rs.508 lakhs for the years 2005-06 to 2007-08 respectively. If the figures of Financing charges shown against row 25 of</p>

	<p>The differences may be reconciled and a detailed working for interest liability may be furnished.</p> <p>(c). The Cost statement furnished by ISHPL reveals that its capital structure includes loan funds. While ISHPL has claimed ROCE at 15% it has also considered interest expenses on debt as an item of cost. Thus, the interest component is double counted in the cost statement.</p>	<p>the statement headed 'P&amp;L' are added, we get the projected figures of Rs.711 lakhs, Rs.618 lakhs and Rs.526 lakhs.</p> <p>Though the Form-III indicated interest on Debt as a separate item and also RoCE at 15% of the capital employed, the IRR and RoCE computation in the statement headed IRR of the 30-year financial model, is calculated on the basis of Profit before interest and tax (PBIT). However, the interest on debt indicated as separate item did not go in to the computation of PBT but after ROCE shown in revised Form-III.</p>
(xi).	<p>The quantum of upfront payment of Rs.1121 lakhs shown in depreciation schedule differs with the upfront fee of Rs.1075.32 lakhs indicated in the LA. Please clarify.</p>	<p>As per the original bid document ISHPL is to be allotted 103,000nSq.Mtrs of undeveloped land, which was supposed to be developed at the cost of the successful bidder. However, after award of bid, for realigning the railway line, the Port Trust allotted an additional 5,176 Sq.Mtrs of developed land. ISHPL has paid separately the cost of development of this 5,176 Sq.Mtrs of land to the Port Trust and hence the difference.</p>
(xii).	<p>Clause 2.7.1 of the revised tariff guidelines stipulates that in the case of private terminals, depreciation will be allowed, on straight-line method, with life norms adopted as per the Companies Act or based on the life norms prescribed in the concession agreements whichever is higher. The ISHPL is requested to confirm that the depreciation schedule is in line with the revised tariff guidelines.</p>	<p>Depreciation is taken on the basis of our experience as allowed under the company's act. In the case of lease hold land, that is up-front payment and civil structures, life has been taken as co-terminus with LA.</p>
(xiii).	<p>With reference to the Capital Employed, please furnish / clarify the following:</p> <p>(a). Please furnish the documentary evidence in respect of the capital value of various assets already installed.</p> <p>(b). The ISHPL has estimated an investment of Rs.1060 lakhs during the year 2005-06 and Rs.50 lakhs during the year 2006-07 towards building, jetty, railway siding, computers and motor vehicles. In this context please confirm the following:</p> <p>(i). The proposed additions to the gross block during the years 2005-06 to 2006-07 are in accordance with the terms of licence agreement.</p> <p>(ii). Though the ISHPL has indicated additions to the gross block of assets; no increase in traffic or reduction in operating cost is indicated in its proposal.</p> <p>(iii). The proposal in reference indicates that the ISHPL operates berth</p>	<p>Documents to support capital cost has been furnished. (It appears that the ISHPL has entered into agreement with L &amp; T limited to design, execute &amp; complete the capital works at a cost of Rs.97.25 crore.)</p> <p>The investments proposed for the years of 2005-06 and 2006-07 are in line with the concession agreement for providing the handling facility for smooth operations.</p> <p>The incremental capital expenditure will result in availability of larger back-up area and storage area, which will facilitate smoother operation.</p> <p>We have not attempted scientific allocation of assets to various sub-activities; however, cost</p>

	<p>No. 4A, provides services towards on board stevedoring, cargo handling and delivery, and provides storage facilities apart from rendering other miscellaneous services. However, the cost statement furnished by the ISHPL does not identify the assets with reference to the individual items of service. The ISHPL is requested to furnish activity wise details of assets deployed in the facilities.</p>	<p>has been allocated broadly to the four main sub-activities as indicated in Form-III.</p>
(xiv).	<p>With reference to estimation of working capital please clarify the following:</p> <p>(a). In computation of working capital, loans and advances have been included apart from inventories and sundry debtors in the Current Assets. The element of Loans and Advances is not considered while estimating the Current Assets as per the revised tariff guidelines.</p> <p>(b). The revised tariff guidelines, limit inventory for capital spares to one year's average consumption and in case of items of inventory, the limit will be six months average consumption of stores excluding fuel. The estimation of inventory for each of the year from 2004-05 to 2007-08 may be justified with reference to annual average consumption.</p> <p>(c). The revised tariff guidelines limit the Sundry Debtors to two months of estate income and terminal handling charges while computing working capital. The estimation of sundry debtors at half a month of operating income (excluding berth hire) is not in line with revised tariff guidelines. Since, the major ports and private operators collect all the charges in advance, except for the two items for which norms are prescribed in revised guidelines, the estimation of sundry debtors at half a month's revenue (excluding berth hire) needs to be justified.</p>	<p>Under the revised guidelines, Working Capital means Current Assets (excluding cash balances of funds) minus Current Liabilities. The balances shown under the head, 'Loans and Advances' represent mainly pre-paid expenses and TDS receivable and are part of the Current Assets and hence have been considered by us.</p> <p>Spares inventory of Rs.3.0 crores for 2005-06 includes insurance spares of 2.5 crores and other mechanical and consumables of 0.50 Crores.</p> <p>Unlike major ports, ISHPL does not operate any railway system as well as does not have large estate to be let out. Hence apparently the estate rentals and terminal charges are not strictly relevant in our case. Though normally cargo and vessel related charges are recovered in advance by major ports, ISHPL recovers only berth hire charges in advance and bills cargo related charges to users. Sundry debtors have been estimated on the basis of anticipated credit period of about 15 days and this may be allowed.</p>
<b>B.</b>	<b>SCALE OF RATES</b>	
1.	<p>The meaning of the terms "on board stevedoring" and "wharfage charge" mentioned in Part - I General of the proposed Scale of Rates are not clear. Please define the terms explicitly. The reference to BOT agreement may not be appropriate as the port users generally do not have access to that document.</p>	<p>The definitions of the terms of 'on board stevedoring and wharfage charge have been deleted from Part-I of the SOR. The exact scope of services covered by the relevant charges has been incorporated under the relative sub-sections of the Scale of Rates. Revised Scale of Rates has been furnished.</p>

575 GI/07-12

2.	With regard to the proposed Note (5) to the General terms and conditions, the ISHPL may specify the reference Bank proposed to be followed.	The ISHPL desires to follow State Bank of India as the reference bank. The relevant clause has been amended suitably.
3.	<u>Berth hire</u>	
(i).	The prescription of minimum berth hire charge of US\$ 250 for foreign going vessels may be justified.	The average GRT is 35,499 and the average stay of the vessel at the berth is 48 hours. This translates in to a berth hire amount of $35,499 \times 48 \times .0025 = \text{US\$ } 4259.88$ . As compared to this, the minimum berth hire charge of US\$ 250 is not excessive.
(ii).	The period for berth hire commences from the time the vessel occupies the berth. The conditionality governing levy of berth hire proposed at Note (2) under General Notes may be explained.	The berth allotted to any vessel is not available to any other vessel from the time first line is sent ashore at the time of berthing till the time last line is cast off at the time of un-berthing. Hence berth hire should be payable by that vessel for the period the berth is blocked for that vessel.
(iii).	Please justify the rates of proposed penal berth hire charges for foreign going vessels. Clause 2.3.1. appears to make incorrect references to the relevant sections.	Reference in the clause 2.3.1 needs to be corrected as 2.5 instead of 2.4. The rate proposed is double the normal berth hire rate for the first 6 hours escalating thereafter every six hourly period.
(iv).	The ISHPL has prescribed 14000 MT as the per day output rate as per LA. Per day output norms are, however, not prescribed for fertilizers & fertilizer raw materials in the LA. The basis for the proposed per day output rates of 8000 MT each for fertilizers & fertilizer raw material may be brought out.	The norms for fertilizer & fertilizer raw materials are based on achieved out put at other terminals in HDC at 3,500 to 5,000 TPD and we have given the improved out put norm of 8,000 TPD.
(v).	It appears from the operation methodology explained that ISHPL provides complete and comprehensive service to a vessel. That being so, it is not clear as to how a vessel can be held responsible for achieving the productivity norm mentioned at Clause 2.6. [Clause 2.5. is missing in the draft Scale of Rates]. In fact, performance assurance should be made by ISHPL or else a vessel will continue to incur berth hire even for any below par performance by the Terminal. Please explain the reasons why suitable rebate to be allowed by ISHPL should not be prescribed for not meeting the norms prescribed.	If norms cannot be achieved due to vessels fault penal berth hire is payable. It sounds reasonable that terminal should not charge berth hire if norms are not achieved for reasons attributable to them. We have incorporated a suitable clause in line with this.
4.	<u>Cargo Related charges:</u>	
(i).	It has already been held by TAMP in a case relating to HDC that on-board charges and wharfage should be separately prescribed. The proposed rates may be modified accordingly.	On Board charges and wharfage have now been separately prescribed and the rates proposed have been suitably modified.
(ii).	Fertiliser and Fertiliser raw material are not anticipated to be handled in the next 3 years, as per the traffic forecast of ISHPL. The reasons why rates for these commodities should be prescribed now are not clear.	Rates have been provided so that if any user offers this cargo at short notice ISHPL will be able to handle it.
(iii).	With reference to note (ii), please explain the possibility of more than one customer	Even if one customer satisfies the condition he will be eligible for the concession offered.

	satisfying the conditionality in view of the capacity limitations of the Terminal.	
(iv).	With reference to the items of commodities proposed, please explain the relevance of note (iii).	This note has been deleted in the revised Scale of Rates.
(v).	The reasons for prescribing handling and delivery charges separately may be explained.	Rate of deliveries and rate of discharge from the vessel and movement of cargo may not match and cargo will remain in the storage sheds for some time. For giving delivery, cargo has to be reclaimed from the stack and loaded on to truck or wagon. This is a separate operation and the rate for delivery has accordingly been proposed.
(vi).	Notes under Section 3.3 and 3.5.2 – It is billing issue concerning the operator. General provision proposed at the General terms and condition – Note (1) may be adequate in Scale of Rates.	Note 1 referred to provides payment before delivery of cargo. Notes under Section 3.3 and 3.5.2 provide payment of charges before cargo is received for handling i.e. before vessel starts discharge. Hence both the provisions need to be maintained.
5.	<u>Ground rent / storage charges:</u>	
(i).	Since no overstaying of cargo is anticipated by ISHPL the proposed Section – D may be dropped excepting the conditions relating to free period.	The provision is needed as a deterrent levy of charges in case of over-stayal beyond free period.
(ii).	With reference to note (V) under Section D, please indicate the shifting charges of cargo leviable when the cargo is not cleared from the premises of ISHPL within 20 days after the free period. The proposed shifting charges may be justified with reference to cost incurred.	Actual cost of shifting will be to the importer's account and be recoverable from him.
6.	Please justify the proposed Dust suppression charges at Rs.4 per metric tonne with cost details. Also, give reasons why it should not be merged with wharfage charges.	Since this is an optional service, we do not desire to merge it with Wharfage.
7.	<u>Section F – Miscellaneous and Optional Services</u>	
(i).	Item (3), (6) & (7) – Please explain how the proposed rates are linked to tonnage of cargo in the wagon.	For the sake of simplicity rates have been prescribed per MT.
(ii).	Item (7) & (8) – Can these be called port related services covered by MPT Act?	These are ancillary services incidental to the handling of particular type of cargo and optional.
8.	<u>Part IV – Charges for other services</u>	
	Please explain whether services mentioned at 4.4, 4.5, 4.6 and 4.7 are activities covered by MPT Act and included in the BOT agreement.	Retrieving cargo fallen from conveyor belt system is incidental to handling of cargo. Other services are at the request of users and optional.

7. A joint hearing on the case in reference was held on 29 March 2006 at the premises of the Kolkata Port Trust. The users present at the joint hearing did not have any comments to furnish other than the written comments furnished by them earlier. As agreed at the joint hearing, the KOPT was required to hold a meeting with ISHPL to determine the reasonableness of the traffic forecast made by ISHPL and furnish its Report.

8.1. Based on the submissions made by ISHPL at the meeting on 30 May 2006 convened by KOPT, the KOPT vide its letter dated 15 June 2006 furnished its Report. This Report was forwarded to

ISHPL for its comments. The ISHPL vide its letter dated 23 August 2006 has furnished its comments. It has also furnished the revised cost statements based on the traffic projected by KOPT for Berth No. 4A.

8.2. The KOPT was requested vide our letter dated 14 July 2006 to furnish additional information/ clarification arising out of the Report dated 15 June 2006 furnished by it. The KOPT vide its letter dated 14 September 2006 furnished its clarifications. The information sought by us and the replies furnished by KOPT are summarised and tabulated below:

Sr. No.	Information sought by us	Clarification furnished by KOPT
1.	KOPT may furnish the reasons for revision of its earlier traffic estimate of 3 million tonnes per annum at berth no. 4A conveyed to us, to 2.79 million tonnes and 2.46 million tonnes for the years 2006-07 and 2007-08 respectively.	The earlier capacity of berth 4A was indicated at around 3 million tonnes keeping in view the trend of growth of import coking coal through HDC and whether handling of the said quantity was achievable at berth no. 4A. As decided at the joint hearing, a meeting was held with ISHPL and after careful consideration of all relevant factors, a final view on the projection of cargo has been given.
2.	The KOPT has quoted provisions of the LA wherein ISHPL is permitted to levy and recover tariff as per the prevalent Scale of Rates of KOPT. In this connection, it has already been clarified vide our letter no. TAMP/11/2004- KOPT dated 23 March 2004 that the rates in respect of the identified services provided by persons authorised u/s 42(3) are required to be notified by this Authority. The KOPT has endorsed this statutory provision vide its letter dated 27 September 2004.	KOPT is in agreement with the stand taken by TAMP that the rates of the BOT operator authorised u/s 42(3) of the MPT Act, are to be notified by TAMP.
3.	With regard to the provisions relating to the royalty payment by ISHPL to KOPT and the need for reconciliation between the provisions of the LA, it is a matter between KOPT and ISHPL.	KOPT agrees that reconciliation and enforcing of the provisions of the LA is a matter between KOPT and ISHPL. However, as the rights and responsibilities of the licensee have been established under the Licence Agreement and the existence of the Licensee per se arises out of such agreement, KOPT feels that while making any material determination relating to the project, the terms and conditions of the LA may kindly be kept in view.
4.	The observations of KOPT regarding the berth hire charges (to be) approved by this Authority for ISHPL are noted. This Authority will be guided by the approach prescribed in the tariff guidelines for fixing the berth hire charges of ISHPL.	The LA has established certain mechanism for computation of royalty payable as well as provided for certain limit for levy of charge by the Licensee. Unless uniformity in the service definitions between Scale of Rates of ISHPL and KOPT is maintained, the reconciliation of the LA with that of Scale of Rates of ISHPL may be contentious and difficult, which may lead to serious difficulties in the enforcement of certain material conditions of the said agreement. TAMP, while approving the tariff of ISHPL may kindly consider keeping uniformity in the service definitions between Scale of Rates of ISHPL and KOPT, to help avoid any contractual complications.



9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

(i). The ISHPL has entered into a LA with Kolkata Port Trust (KOPT) on 14 May 2002 to construct, operate, manage and maintain Berth No.4A at HDC of KOPT for a period of 30 years. It has been operating the terminal since 15 January 2004 reportedly applying the (then) prevailing Scale of Rates of KOPT based on the LA provisions. The Major Port Trusts Act, 1963 mandates this Authority to frame Scale of Rates and Statement of Conditions for Major Port Trusts and Private Terminals operating therein. However, this Authority does not like to go into the legality on the matter in reference at this juncture.

(ii). KOPT has sought to argue that ISHPL is not entitled to recover charges in excess of the rates prescribed in the Scale of Rates of KOPT. As rightly stated by ISHPL, the tariff leviable by ISHPL at Berth No.4A shall be based on its cost of operation and level of investment. The revised tariff guidelines prescribe continuance of port-wise cost plus approach for tariff setting. This will inevitably lead to variation in the rates across the ports and variation in rates of different operators within the same port.

(iii). In respect of the charges leviable on its cargo, the SAIL has attempted to keep its position at arm's length from the tariff fixed by this authority for the ISHPL. SAIL has argued that the rate payable by it to ISHPL is governed by the Agreement reportedly entered between them. We did not receive the views of ISHPL with respect to the position maintained by SAIL though we made a request in this regard to ISHPL. Be that, as it may. An Agreement entered between parties cannot supercede the relevant statutory provisions of the Major Port Trusts Act, 1963.

In accordance with Article 3.8(a)(i)(I) of the License Agreement, ISHPL shall operate the Berth No.4A on a common user basis. Presently, ISHPL handles the cargo of SAIL only. The ISHPL has confirmed that it is prepared to handle any other compatible cargo that may be offered by other users.

(iv). As brought out earlier, the ISHPL has reportedly operated its facilities applying the (then) existing Scale of Rates of KOPT from 15 January 2004. The financial performance of the ISHPL from 15 January 2004 to 31 March 2006 is analysed in the following paragraphs based on actuals.

(a). (i). The operating income as shown in the Profit & Loss account for the years 2004-05 and 2005-06 is considered.

(ii). Since the financial year 2006-07 is coming to a close, the operator's performance for the year 2006-07 also relevant for analysis of past performance. Since the estimates of operating income for the year 2006-07 furnished by ISHPL is based on the proposed tariff, the operating income estimate for the year 2006-07 is modified based on the actual operating income for the year 2005-06 adjusted to the estimated traffic for the year 2006-07.

(b). The ISHPL has signed the LA on 14 May 2002. In those BOT cases where bidding process was finalised before 23 July 2003, the tariff computation will take into account royalty/revenue share as cost for tariff fixation in such a manner as to avoid likely loss to the operator on account of the royalty/revenue share not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next highest bidder as stipulated in clause 2.8.1. of the revised tariff guidelines. This means that admissibility of royalty as cost in the case of ISHPL has to be governed by this guideline from the year 2005-06 onwards as the revised tariff guidelines came into effect from 31 March 2005. Royalty/revenue share will not be considered as pass through for the years prior to 2005-06 as

per the policy adopted prior to the implementation of the revised tariff guidelines. Accordingly, the royalty payment of Rs.264.50 lakhs and Rs.1246.82 lakhs for the years 2003-04 and 2004-05 respectively are not considered in this analysis.

Considering the NPV of the revenue streams arising out of the quotes of ISHPL and the second highest bidder, the NPV of the revenue streams quoted by second highest bidder is 91.33% of the NPV of revenue streams quoted by the ISHPL. Therefore, 91.33% of the revenue share quoted by ISHPL is considered as pass through. The admissible royalty works out to Rs.1366.48 lakhs, Rs.1257.76 lakhs, Rs.1060.26 lakhs and Rs.1187.64 lakhs for the years 2005-06 to 2008-09 respectively, which have been considered as cost for the respective years.

This Authority has recently disposed of the general revision proposal of KOPT for review of its tariff. The revised cargo related charges will come into effect at KOPT by the end of this financial year. As per the LA provisions, the ISHPL has to pay revenue share on the applicable cargo handling charges as per prevailing Scale of Rates of KOPT. The then prescribed on board and wharfage charges of Rs.90/- per tonne for coal handled through mechanical system will stand modified to Rs.81/- per tonne, atleast from the financial year 2007-08 and will be valid till the financial year 2008-09. In view of this position, the royalty payment admissible for ISHPL for the years 2007-08 and 2008-09 has been calculated on the revised wharfage rate approved for KOPT.

- (c). The Annual Accounts of ISHPL show that ISHPL has incurred demurrage to the extent of around Rs.14.20 lakhs and Rs.9.46 lakhs during the years 2004-05 and 2005-06 respectively; and, an amount of Rs.12 lakhs each has been estimated for the years 2006-07 to 2008-09. The ISHPL has argued that it has to pay demurrage when there is delay in the ship turnaround time beyond agreed norms. In that case, the operator also deserves to be rewarded when the ship turn around time is within the agreed norms. Other ports and terminals do not compensate the demurrage suffered by a ship. If the argument of ISHPL about linking performance to tariff is to be accepted, then such a scheme should work both ways by rewarding the operator for efficiency and penalize him for below par performance. The ISHPL has not spelt out details of agreed norms. The ISHPL is advised to come up with an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS). The cost of demurrage for the present, is not considered as pass through for the past analysis as well as for fixation of tariff for the future years.
- (d). In case of private terminal operators, the return allowed prior to the year 2005-06 was based on the equity component of capital employed. Hence, the interest on debt component was allowed as a pass through while fixing tariff. In line with this approach, the actual interest on term loan amounting to Rs.179 lakhs for the year 2003-04 and Rs.763.21 lakhs for the year 2004-05 is allowed as admissible expense. This interest cost is apportioned to individual activities based on the respective net block of fixed assets.

Return at 20% on equity and reserves and surplus component is allowed for the years 2003-04 and 2004-05.

- (e). The cost statement for the year 2003-04 shows an amount of Rs.22 lakhs towards preliminary expenses fully written off in the year 2003-04 itself. As per the general principle adopted by this Authority, preliminary expense is to be written off over the entire project period. The ISHPL has signed the LA in May 2002 for a period of 30 years. Since the amount of Rs.22 lakhs is shown in the second year of the project period, this amount requires to be spread over the remaining period of 29 years from the year 2003-04. Such spread over amount applicable for the years 2003-04 to 2008-09 is considered as cost in equal proportion for all activities.
- (f). Depreciation on assets has been provided on Straight Line Method at the rates specified in the Companies Act, 1956 as confirmed in the audited accounts. The

upfront payment of around Rs.11.96 crores towards leasehold land and expenditure incurred on capital dredging to the tune of Rs.1.69 crores have been amortised equally over the license period. Depreciation and amortised amount are considered in this analysis for all the years under consideration:

- (g). The cost statement for the year 2004-05 shows miscellaneous income of Rs.30 lakhs as non-operating revenue. This appears to be relating to interest income earned by the terminal during the year 2004-05. From the relevant schedule forming part of accounts pertaining to current assets, it is seen that there is an entry for fixed deposits. Presumably, the interest income relates to such fixed deposits. Since fixed deposits are not considered as an admissible item of current assets, the relevant interest income also is not considered in this analysis.
- (h). (i). From the copy of agreement dated 19 June 2003 entered between ISHPL and a private party furnished by ISHPL, it is observed that it had entered into a contract with the private party for lumpsum payment of Rs.97.25 crores towards construction of jetty, supply of material handling system and other related work. Another copy of letter dated 24 July 2003 furnished by ISHPL and addressed to the private party reveals that a contract has been awarded at a total cost of Rs.250 lakhs for 33KV connectivity and augmentation of storage capacity. From the schedule of fixed assets of ISHPL, the gross block of assets as at the beginning of the financial year 2005-06 is seen to be at around Rs.113.65 crores. The difference between Rs.113.65 crores and the aggregate of contract amount of Rs.99.75 crores appears to be towards other assets like office equipments and motor vehicle. In respect of the capital dredging, no documentary evidence has been furnished by ISHPL. The value of fixed assets as contained in the audited annual accounts is relied upon. Further, the estimated amount of Rs.10 lakhs as addition to the gross block towards civil structure in the year 2006-07 is also considered.
- (ii). The actual working capital for the year 2005-06 and estimated working capital for the years 2006-07 to 2008-09 are moderated in line with clause 2.9.9. of the revised tariff guidelines as explained below:-
- (a). As per the operating cost assumptions of ISHPL, the consumption of stores & spares is dependent on the cargo handled. The cost of stores & spares per tonne of cargo handled is Re.1/-. Considering this rate, the expenditure towards stores & spares for the entire year is calculated taking into account the actual throughput for the year 2005-06 and estimated throughput for the years 2006-07 to 2008-09. Based on this annual consumption, six months' consumption is considered for the years from 2005-06 to 2008-09.
- (b). Clause 2.9.9 of the revised tariff guideline has prescribed a limit on sundry debtor balances to two months' estate income and railway terminal charges payable by Indian railways. Since these items are not relevant for ISHPL, the current asset element sundry debtors is considered as Nil for all the years from 2005-06 to 2008-09.
- (c). The actual cash & bank balance for the year 2005-06 and the estimated cash & bank balances for the years 2006-07 to 2008-09 are limited to one months' cash expenses as prescribed in Clause 2.9.9 of the revised tariff guidelines.
- (d). The current liabilities as furnished by ISHPL for the year 2005-06 to 2008-09 are considered without any change.

Considering the moderated current assets and actual/estimated current liabilities, the working capital for the years 2005-06 to 2008-09 also results in a negative figure. The working capital for these four years is considered as Nil.

- (i). The capacity of Berth No.4A has been certified as 3 Million Tonnes per annum. Taking into consideration the actual traffic handled for a period of 2 ½ months in the year 2003-04, the proportionate capacity utilisation works out to 99.20%. In the year 2004-05, the ISHPL has operated the berth more than the certified capacity.

In the case of private terminal operators, a maximum permissible pre-tax return of 20% was being allowed subject to 100% capacity utilisation and observance of debt equity ratio of 1:1. As has been explained above, the capacity utilisation at ISHPL for the year 2003-04 and 2004-05 works out to 99.20% and 102% respectively. Accordingly, the maximum permissible return on equity for the year 2003-04 is moderated and full return on equity is allowed for the year 2004-05.

In respect of the year 2005-06 and onwards, return is to be allowed on capital employed, both for major port trusts and private terminal operators, at the same pre-tax rate, fixed in accordance with the capital assets pricing model as stipulated in clause 2.9.1. of the revised tariff guidelines. The rate so fixed presently is 15% per annum subject to capacity utilisation of 60% and above. Considering the certified capacity of the Berth No.4A and actual traffic of 3.24 Million Tonnes for the year 2005-06 and estimated traffic of 2.78 Million Tonnes, 2.46 Million Tonnes and 2.63 Million Tonnes for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively, capacity utilisation works out to more than 60%. That being so, the maximum return of 15% is allowed on the actual capital employed for the year 2005-06 and estimated capital employed for the years 2006-07 to 2008-09.

- (j). Subject to the above adjustments, the analysis of the performance of ISHPL for the years 2003-04 to 2006-07 shows a net deficit of Rs.447.49 lakhs. In view of the net deficit position, the question of adjustment of past surplus while fixing future tariff of ISHPL does not arise.
- (v). The revised cost statements furnished by ISHPL in August 2006 contained the projections for the years 2006-07 to 2008-09. The year 2006-07 is coming to an end and the projections for the year 2006-07 have already been considered for the purpose of analysis of the past performance of ISHPL. The revised cost statements furnished by ISHPL are considered in this analysis, for the years 2007-08 and 2008-09.
- (vi). Presently, the traffic of ISHPL is coking coal, under a contract with SAIL for annual throughput of 2.3 Million Tonnes. The ISHPL had initially, in June 2005, projected its coking coal traffic at 2.30 Million Tonnes each for the years 2006-07 to 2008-09. The KOPT, licensor of ISHPL, in consultation with ISHPL and after a detailed analysis has reviewed the traffic estimates of ISHPL and revised the estimates upwards to 2.78 Million Tonnes, 2.46 Million Tonnes and 2.63 Million Tonnes for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-08 respectively. This revised traffic estimate is considered for the purpose of estimation of operating income of ISHPL. It is noteworthy that the ISHPL is in agreement with the revised traffic forecast made by KOPT. If any undue advantage is found to have accrued to ISHPL due to variation of actual performance in traffic, such undue advantage accrued to ISHPL will be set off in the next review of its tariff in terms of revised tariff guidelines.
- (vii). (a). It is seen from the computation furnished by ISHPL for estimation of income arising out of berth hire charges that it has adopted an exchange rate of Rs.43.50 for 1 US \$. The estimated berth hire income is updated with reference to the prevailing exchange rate of Rs.44.60 per 1 US \$.
- (b). The cargo related charges are proposed to be levied under wharfage & supply of man power & equipment, cargo handling charges and delivery & wagon loading

charges. Considering the estimated traffic of coking coal for the year 2007-08 and 2008-09 and the proposed tariff, the income estimation towards cargo handling charges and delivery & wagon loading charges are found to be arithmetically correct.

With reference to the wharfage & supply of man power & equipment, the estimation appears to be based on a rate of Rs.100 per tonne, whereas the proposed rate is Rs.101 per tonne. Necessary adjustment has been made in the estimated income considering the rate of Rs.101 per tonne.

- (c). The ISHPL has estimated around Rs.25 lakhs for the year 2007-08 and Rs.26 lakhs for the year 2008-09 as "other income". It has stated that the estimated "other income" is calculated at the rate of Rs.1/- per metric tonne of estimated traffic. It appears that the "other income" has been estimated with reference to the (optional) miscellaneous services proposed by ISHPL in its Scale of Rates. The linkage between the cost of rendering miscellaneous services and estimated "other income" has not been established. Nevertheless, the estimated "other income" is considered without any change.
- (d). The ISHPL has made an adjustment of Rs.518 lakhs and Rs.402 lakhs in its income estimation for the year 2007-08 and 2008-09 respectively towards incentives. The nature and the quantum of such incentives to be allowed and the conditions under which they will apply are not disclosed. Since the rates approved will be ceiling rates, the operator has a flexibility to charge less than the ceiling rates, if he so desires. The revenue impact of such incentives, if allowed, should be met by the volume growth triggered by the price reduction effected. Therefore, the adjustment made by ISHPL in the income estimation is not considered in this analysis.

At the time of next review, if it is found that the actual income varies widely from the estimates furnished, the additional accrual will be set off against future tariff revision in line with the revised tariff guidelines.

- (viii). The operating expenses and general administration expenses have been apportioned in certain percentage to the berthing activity, wharfage, cargo handling activity and delivery & wagon loading activity. The labour & equipment hire charges, demurrage, royalty payment to KOPT, survey/testing charges and water, power & fuel charges have not been allocated to berthing activity. All other operating expenses have been allocated to all the four activities. The basis of apportionment of the operating expenses and general administration expenses to various activities adopted by ISHPL is relied upon in this analysis.

- (ix). The estimated operating expenses are analysed below:

- (a). The labour & equipment hire charges has been outsourced by ISHPL to a private party, as seen from the copy of the agreement. The copy of the agreement entered by ISHPL in May 2002 in this regard specifies a rate of Rs.33/- per metric tonne. However, looking to the actual expenditure incurred by ISHPL for the year 2005-06 and the actual traffic handled by it, the rate works out to Rs.33.15 per metric tonne. Since the contractual rate is also Rs.33/-, the rate of Rs.33/- per metric tonne is considered to verify the estimates for the subsequent three years. Considering the estimated traffic for the years 2006-07 to 2008-09 and the rate of Rs.33/- per metric tonne, the labour & equipment hire charges estimated by ISHPL is seen to be less than what otherwise would have been the case if the contractual rate is considered. The reason for the estimates at the reduced level remains unexplained. The estimates as furnished by ISHPL is considered without any change.
- (b). The LA provides for payment of monthly rent of Rs.22,40,250.00 calculated at Rs.2175/- per 100 sq. mtr. per month for the land measuring about 103000 sq. mtr. by ISHPL to KOPT. The LA further provides for escalation at 5.1% per annum and a rebate of 2.5% on lease rent if payment is made by the stipulated

595 GI/07-14

due date. The estimated amount for each of these three years is seen to be marginally less than the actual lease rental payable for 103000 sq. mtrs. without rebate.

The ISHPL has been allotted an additional land of 5176 sq. mtrs. after award of the bid. If the lease rent payable for this additional land is also taken into account, the amount payable will be more than the lease rental estimated. The estimates of lease rental for the year 2006-07 to 2008-09 as furnished by ISHPL is considered in this analysis without any change. However, if any variation is found in the actual payment of lease rental, necessary adjustment will be made in the next review of tariff of ISHPL.

- (c). ISHPL has clarified with reference to the survey/testing charges that the survey shown in the operation flow chart is the draft survey of the vessel carried out by the importer. It has been further clarified that the ISHPL is contractually bound to appoint the surveyor to supervise the total operation from discharge from the vessel till loading on to the wagon for delivery. The ISHPL has listed out the services rendered by the surveyor for this operation. A copy of the contract entered by ISHPL with a private party in 2004 in this regard shows a rate of Rs.0.75 per metric tonne towards survey/testing expenses.

However, the estimated expenditure towards survey/testing charges for the years 2007-08 to 2008-09 shows that the ISHPL has considered an amount around Rs.0.98 per metric tonne. The estimated expenditure on this account for the years 2006-07 to 2008-09 is moderated applying an escalation factor of 4.5% over the respective previous years taking the actuals for the year 2005-06 as base, which shows a rate of Rs.0.75 per metric tonne.

- (d). The estimated terminal maintenance expenditure consists of maintenance cost towards building, capital dredging, mobilisation/demobilisation expenses towards maintenance dredging, maintenance cost of plant & machinery, jetty, electrical equipments and other assets.

The terminal maintenance expenditure as estimated by ISHPL is Rs.619 lakhs, Rs.686 lakhs and Rs.758 lakhs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively, as against the actual expenditure of Rs.461 lakhs for the year 2005-06. The steep increase in the estimated level of expenditure has not been justified with reference to actuals. The estimates are, therefore, moderated applying an escalation factor of 4.5% per annum over the respective previous years taking the actuals for 2005-06 as base.

- (e). Another item of estimated expenditure shown in the cost statement is water, power & fuel charges. From the Annual Accounts of ISHPL it is seen that the nomenclature of this item is described as electricity charges only. Notably, the ISHPL also has given details for unit cost for consumption of electricity charges. In view of this position, the caption of this item of expenditure is changed as electricity charges in the cost statement.

The actual expenditure towards electricity charges for handling per tonne of cargo is seen to be Rs.7.65 for the year 2004-05 and Rs.7.74 for the year 2005-06. The average electricity charge for handling per tonne of cargo works out to Rs.7.70 for these two years. The ISHPL has estimated electricity charges at Rs.215 lakhs, Rs.191 lakhs and Rs.204 lakhs for the estimated throughput of 2.78 Million Tonnes, 2.46 Million Tonnes and 2.63 Million Tonnes for the years 2006-07 to 2008-09 respectively. At the rate of Rs.7.70 per metric tonne and considering the annual escalation factor of 4.5%, the resultant expenditure works out at a higher level than the estimates furnished by ISHPL. The estimates as furnished by ISHPL are considered without any change.

- (f). The next item of operating cost estimated by ISHPL is insurance cost. It has been estimated at Rs.96 lakhs, Rs.111 lakhs, and Rs.121 lakhs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. Going by the clarification of ISHPL

that insurance cost has been projected on the basis of 1% of capital cost, the estimates of ISHPL are found to be on the higher side. The copies of documents furnished by ISHPL are found to be relevant only for the year 2005-06.

The LA provision 7.1 (y) stipulates the ISHPL to purchase and maintain insurance to cover against loss, damage, destruction of the berth, the terminal area and the ancillary facilities on the terminal for replacement at market value. While the estimated insurance cost may be with reference to replacement of assets at market value, if any, the value of assets should also take into account depreciation thereon. The estimated insurance cost has not been justified with reference to these two factors. The estimate of ISHPL at Rs.96 lakhs for the year 2006-07 is maintained for the next two years.

- (g). The ISHPL has estimated general administration expenses at Rs.199 lakhs, 219 lakhs and 241 lakhs for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 respectively. The estimated general administration expense consists of expenses towards personnel and other administration expenses as seen from the Annual Accounts. The estimated general administration expenses have been moderated applying an escalation factor of 4.5% p.a. for the years 2006-07 to 2008-09 over the respective previous years taking the actual general administration expenses for 2005-06 as base.
- (x). Subject to the discussion above, the cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as Annex-I (a) to (e). The result disclosed by cost statements at the proposed level of tariff is summarised as shown in the table given hereunder:

Sr. No	Particulars	Operating Income (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) (Rs. in crores)			Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of		Average
		2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	Total	2007-08	2008-09	
1.	ISHPL as a whole	61.27	65.50	126.77	6.68	9.47	16.15	10.91%	14.46%	12.68%
2.	Berthing	1.74	1.86	3.60	-2.32	-2.09	-4.41	-133.67%	-112.80%	-123.24%
3.	Wharfage	24.93	26.65	51.58	6.99	7.87	14.86	28.07%	29.55%	28.81%
4.	Cargo handling	25.91	27.70	53.61	0.98	2.48	3.46	3.79%	8.94%	6.37%
5.	Delivery & wagon	8.69	9.29	17.98	1.03	1.21	2.24	11.82%	13.12%	12.47%

- (a). As can be seen from the above table, the ISHPL as a whole will be in a surplus position at the proposed level of tariff during the years 2007-08 to 2008-09. Therefore, there is a case for downward moderation in the proposed level of tariff.
- (b). The berthing activity will be in deficit and the other surplus making cargo related activities have to cross-subsidize the berthing activity to the tune of Rs.441 lakhs. The cargo handling activities put together generate an aggregate surplus of Rs.2056 lakhs, during the relevant two years. After allowing the surplus making cargo related activities to cross-subsidize the deficit berthing activity, all the cargo related activities will still be left with an aggregate surplus of Rs.1615 lakhs. This works out to 13.11% of the operating income of all the cargo related activities which requires appropriate reduction. The reduction of 13.11% warranted by cost positions is moderated to the extent of across-the-board reduction of 13% on all the proposed cargo related charges.
- (c). The ISHPL has sought an aggregate additional income of around Rs.29.50 crores for the two years, 2007-08 and 2008-09. With the tariff approved by this Authority, the ISHPL may be earning an additional income of around Rs.13.50 crores during the relevant two years. There will be an overall increase of 14.64% at the ISHPL with reference to the existing tariff levied by the operator based on KOPT Scale of Rates.
- (xi). It is not necessary for this authority to notify the definition of "Coastal Cargo", "Foreign Cargo" as the general position of law defining such cargo will apply to ISHPL also. This approach was adopted in notifying the Scale of Rates of KOPT recently.

- (xii). ISHPL has proposed a definition for "Statement of Facts (SOF)". The SOF is to be prepared by the concerned parties to signify the completion of cargo operations. It appears to be a documentation of an operation which can be an administrative arrangement. Such an administrative arrangement need not be notified by this Authority.
- (xiii). (a). ISPHL has defined the word "day" under section "Ground Rent/Storage Charges". This definition is shifted to the general section under which other definitions have been proposed.
- (b). "Labour Holiday" is proposed to be excluded from a Weather Working Day ((D). The term "Labour Holiday" is not defined by ISHPL despite a suggestion made by KOPT in this regard. Without knowing the meaning of "Labour Holiday", the mention of "Labour Holiday" in the definition of "WWD" does not serve any purpose.
- (c). "Port Holiday" is excluded from the "WWD" as proposed by ISHPL. "Customs Holiday" is also included under the exclusions as rightly suggested by KOPT.
- (d). Bad / surf / stormy weather / inclement weather are proposed to be exceptions for "WWD". These may be standard terminology in shipping world, as stated by ISHPL; but, such words, without definition, may create confusion. In the absence of definition for such words despite pointed out by KOPT, the words "bad / surf / stormy weather / inclement weather are deleted from the proposed definition of "WWD".
- (xiv). The LA specifies that a special purpose company has been promoted in the name and style of "International Seaports (Haldia) Pvt. Ltd., by the International Seaports (India) Pvt. Ltd. (Licensee). Though the KOPT has also quoted this LA provision, the port is of the view that the ISHPL has been formed as a "general purpose company" and has requested for a close scrutiny. It is not for this Authority go into such scrutiny of the status of service provider. What is required is that the rates in respect of the identified services provided by persons authorized under Section 42(3) are required to be notified by this Authority. Notably, KOPT is in agreement with this statutory provision. Further, ISHPL has produced audited accounts exclusively relating to its terminal operations. Since the "ISHPL" is required to be a Special Purpose Company in the LA, this authority does not have reservation to include the words "Special Purpose Company" in the definition for the word "ISHPL" as proposed by ISHPL.
- (xv). The definition for "Week" proposed by ISHPL is slightly modified to say that "Week shall mean 7 consecutive calendar days including holidays".
- (xvi). With reference to the relevant factors to decide whether a vessel is "Foreign-going" or "Coastal", the notes proposed by the ISHPL under general terms and conditions are slightly modified to reflect the conditionality introduced in the Scale of Rates of all major ports vide Order No.TAMP/65/2001-Genl. dated 8 April 2002.
- (xvii). The ISHPL has not proposed a specific rate of interest on delayed payments / refunds with reference to the prevailing PLR of State Bank of India. Since the rate of penal interest should be 2% above the PLR of State Bank of India as stipulated in Clause 2.18.2 of the revised tariff guidelines, the proposed note under general terms and conditions is suitably modified to reflect the prevailing PLR of 13.50%.
- (xviii). In compliance of the policy direction issued by the Government of India, in the Ministry of Shipping, Road Transport & Highways (MSRTH) under section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, this authority amended the Scale of Rates of major port trusts and private terminals operating thereat by Order dated 7 January 2005 and 15 March 2005 to prescribe concessional rates for coastal cargo/containers/vessels related charges. Accordingly, the general conditionalities prescribed in Order dated 7 January 2005 read with Order dated 15 March 2005 are inserted under general terms and conditions of the Scale of Rates of ISHPL.



- (xix). The revised tariff guidelines prescribe methodologies to be followed by major port trusts and private terminals operating thereat for levy of tariff on ad-hoc basis when a specific tariff for a service / cargo is not available in the Scale of Rates. The methodologies prescribed in Clause 2.17.1 to 2.17.4 are inserted in the Scale of Rates of ISHPL.
- (xx). A general note stating that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the port is incorporated in the Scale of Rates as stipulated in Clause 2.15 of the revised tariff guidelines. This general note was incorporated in the Scale of Rates of Major Ports and Private Terminals recently notified.
- (xxi). As per the provisions of LA, Port Dues and Towage & Pilotage for the vessels entering the ISHPL's berth are payable directly by the ship-owners / vessel agents to the KOPT at the applicable rates as prescribed in the Scale of Rates of KOPT. The conditionality reflecting this position prescribed in this regard at Section 2.1 of the Scale of Rates is in order.
- (xxii). The proposed minimum berth hire of US \$ 250 does not indicate the "unit" of levy. While suggesting "per hour" unit for levy of the proposed minimum berth hire charge, the KOPT has not advanced any justification for such hourly unit.
- (xxiii). Berth hire charges are to be levied from the time the vessel takes or occupies the berth till the time it leaves the berth. Generally, this formulation has been prescribed in the Scale of Rates of Major Ports. In order to specify the duration of stay of the vessel at the berth of ISHPL to calculate the berth hire charges, the duration is proposed to be linked to the time period starting from the time the first line is sent ashore at the time of berthing till the time last line is cast off at the time of unberthing. No problem has been reported so far with reference to the formulation approved in the Scale of Rates of major ports. That being so, there is no reason to deviate from the approved formulation in the case of ISHPL. The proposed general note under Section - C (berth hire charges) is modified suitably.
- (xxiv). In case a vessel idles at the berth of ISHPL due to the reasons attributable to the ISHPL, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of vessel shall have to be allowed by the ISHPL. The proposed note in this regard by ISHPL is suitably modified to reflect the similar conditionality approved by this authority in the Scale of Rates of major ports.
- (xxv). (a). The proposed Scale of Rates prescribes output norms for coking coal, fertilizers and fertilizer raw materials for the purpose of levy of penal berth hire. The output norm of 14000 Metric Tonne per 'WWD' for coking coal is as per the provision of Licence Agreement.  
  
ISHPL does not anticipate to handle Fertilizer and Fertilizer raw materials during the year 2007-08 and 2008-09. The proposed wharfage and other handling charges are not approved for the reasons explained in the next paragraph of this analysis. The proposed output norms of these cargo also are not notified.
- (b). The penal berth hire charges have been proposed in 4 slab period of 6 hours slab each. The rate proposed is double the normal berth hire rate for the first 6 hours escalating thereafter, every 6 hourly period at double the rate of the respective previous rate.  
  
At the Vizag Seaport Limited (VSPL), the approved penal berth hire charges vide Order dated 15 March 2005 are prescribed in four slab period. The differential between one slab rate to the next slab rate maintained by ISHPL is found to be comparable with the differentials approved in the Scale of Rates of VSPL. The four slab structure proposed by ISHPL is approved along with the proposed rates.
- (c). It appears from the operation methodology that ISHPL provides complete and comprehensive service to a vessel. Performance assurance should be made by ISHPL or else a vessel will continue to incur berth hire even for below par

57.5 GI/07-15

performance by the terminal. In response to our suggestion to prescribe suitable rebate to be allowed by ISHPL for not meeting the norms prescribed, the ISHPL has incorporated a conditionality to refund berth hire charges when a vessel idles for more than 20% of the total ships stay because of reasons attributable to ISHPL. But, the proposed note does not sufficiently establish a linkage to idling of vessel due to below performance by the terminal. In any case, the ISHPL has incorporated a provision to allow rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel for the reasons attributable to ISHPL. Therefore, the note proposed under the provision relating to levy of penal berth hire charges is redundant.

- (xxvi). ISHPL does not anticipate to handle fertilizer and fertilizer raw material during the years 2007-08 and 2008-09, as per the traffic forecast; and, operating income for handling these cargoes are not estimated and captured in the cost statement by the operator. In the cost plus model adopted in tariff setting, this authority is not in a position to approve the rates for these commodities without capturing the related operating income and the relevant operating expenditure in the cost statement. In view of this position, the rates proposed for fertilizers and fertilizer raw-materials are not approved.

If the market condition warrants ISHPL to handle such cargo, it can respond to the market conditions following the procedure prescribed in the revised tariff guidelines for tariff fixation.

- (xxvii). The note under section 3.4. and section 3.6.2 of the draft Scale of Rates is the billing issue concerning ISHPL. The ISHPL has sought to argue that the notes under Section 3.4 and 3.6.2. provide payment of charges before vessel starts discharging. The general provision proposed at the general terms and conditions – Note (i) & (ii) also enable the ISHPL to collect charges before the goods are removed and before the goods are shipped. That being so, the notes under Section 3.4 and 3.6.2 are not approved.

- (xxviii). (a). The proposed free period of (21 days) for storage of cargo will be exclusive of Customs Notified holidays and port / ISHPL non-working days and this provision is in line with Clause 5.8 of the revised tariff guidelines.

- (b). Though the cargo stored at the ISHPL premises is liable for levy of storage charges beyond the 21 days free period, the operator has proposed another provision to shift the balance cargo to other place beyond the free days, at the cost of the users. The operator may have to put the storage space to optimum use and viewed in this perspective, the proposed provision deserves to be approved. Since such shifting will be at the cost of the users, obviously the operator will not be in a position to incorporate a specific shifting charge in the Scale of Rates. However, the operator should intimate the user in advance of shifting of cargo about the actual cost involved for such shifting.

- (c). The proposed storage charge of R.50/- per day for coking coal is leviable after the expiry of the first 21 days free period. Overstayal of cargo in the premises of the ISHPL beyond the free period is not expected by the operator. Further, income estimation on account of storage charge is not captured in the cost statements by the ISHPL. Since the storage charge has been proposed as a deterrent levy of charges in case of overstayal of cargo, the proposed rate is approved, subject to general reduction in rate.

- (xxix). The proposed dust suppression charge at Rs.4 per MT has not been justified with cost details. The proposed rate of Rs.4 per MT appears to be on the higher side as compared to the rate of Re. 1 per MT approved by this authority in the Scale of Rates of Chennai Port Trust. The ISHPL is levying the existing Scale of Rates of KÖPT wherein no provision for dust suppression charge has been approved. As no separate costing details have been furnished to justify the proposed rates, this authority is not in a position to approve the proposed rate of Rs.4 per MT. Further, the overall revenue estimation considered does not explicitly include income from this service. Dust suppression services, wherever necessary and provided, should be taken to have been included against levy of wharfage.

- (xxx). The estimated income arising out of rendering (optional) miscellaneous services appears to be accounted for under "other income" calculated at Re.1/- per metric tonne for the projected throughput. The "unit" for levy of tariff items under the Miscellaneous Chapter has also been prescribed to be "metric tonne" for the sake of simplicity, as reported by the operator. Looking to the nature of various services listed under the Chapter-Miscellaneous, the "metric tonne" unit is not seen to be relevant for all tariff items. The metric tonne unit proposed for tariff items like supply of equipment inside hatch, documentation, cleaning of wagons and lable pasting, wood-plugging the wagons are not found to be relevant; and hence this authority is not in a position to approve such proposed tariff items. The other tariff items proposed for miscellaneous services are approved along with the proposed rates.
- (xxxi). The proposed rates for visitor entry pass, vehicle entry pass and photography are similar to the rates approved in the Scale of Rates of South West Port Limited (SWPL) except the rate for taking photographs of crews and others which has been prescribed at a lower level by the ISHPL. The proposed rates are approved.
- (xxxii). The other rates proposed at section 4.4, 4.5, 4.6 and 4.7 of the Scale of Rates relate to retrieving spilled over cargo during transit to conveyor system, cargo insurance, quarterly stock verification and custom clearance & coordination with port, Customs & Agents. The services mentioned except the service relating to retrieving cargo do not appear to be the activities covered under Major Port Trust Act, 1963. To a query in this regard, the response of ISHPL is not categorical and the operator has also not confirmed that such services are included in the BOT agreement. In view of this position, this authority is not in a position to approve the rates proposed at section 4.5, 4.6 and 4.7. However, the rate of Rs.5/- per metric tonne proposed at section 4.4 for retrieving of cargo is approved.
- (xxxiii). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of 3 years. Since the financial and traffic position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2009, the validity of the revised Scale of Rates will also expire on 31 March 2009.

11.1. In this result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the ISHPL which is attached as Annex-II. The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The ISHPL may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.

11.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the ISHPL will come into effect after expiry of 30 days from the date of Notification in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2009. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. The tariff of the ISHPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimates considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, this authority may require ISHPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off the advantage as per the revised tariff guidelines accrued on account of such variations in the revised tariff.

In this regard, the ISHPL is required to furnish to this authority through KOPT its annual accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If ISHPL fails to provide such information within the stipulated time period, the KOPT may initiate appropriate action against ISHPL. In the event, this authority may proceed suo motu to review the tariff of ISHPL. This apart, analysis of variation will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus will be made in line with the revised tariff guidelines in the tariff to be fixed for the next cycle.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT-III/IV/143/06-Exty.]

## Consolidated Cost statement for the International Seaports Haldia Private Limited.

(Rs. in lakhs)

	Actuals			@ Estimates	Estimates as furnished by ISHPL		Estimates as moderated by TAMP	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
Traffic (in Million Metric Tonnes)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. OPERATING REVENUE</b>								
Berth Hire Charges	29.36	224.59	223.09	191.42	170.00	180.00	173.87	185.89
Wharfage & Supply of Manpower & Equipment	303.11	2301.71	2557.44	2194.35	2460.00	2630.00	2484.60	2656.30
Cargo Handling Charges	295.6	2224.51	2461.09	2111.68	2583.00	2761.50	2583.00	2761.50
Delivery & Wagon Loading	105.93	822.93	912.13	782.63	861.00	920.50	861.00	920.50
Other revenue	0.00	0.00	0.00	0.00	24.60	26.30	24.60	26.30
Incentives	0.00	0.00	0.00	0.00	-518.00	-402.00	0.00	0.00
<b>Total (I)</b>	<b>734.00</b>	<b>5573.74</b>	<b>6153.75</b>	<b>5280.07</b>	<b>5580.60</b>	<b>6116.30</b>	<b>6127.07</b>	<b>6550.49</b>
<b>II. OPERATING EXPENSES</b>								
Labour & Equipment Hire Charges		1050.73	1074.19	944.00	850.00	926.00	850.00	926.00
Demurrage		0.00	0.00	0.00	12.00	12.00	0.00	0.00
Lease Rental to HDC		295.21	310.01	325.82	342.44	359.90	342.44	359.90
Royalty payment to HDC		0.00	1366.48	1257.76	1304.00	1461.00	1060.26	1187.64
Survey / Testing Expenses		22.39	23.95	21.47	24.00	26.00	19.86	22.19
Terminal Maintenance Expenditure	197.50	303.14	461.37	482.13	686.00	758.00	503.83	526.50
Electricity Charges		233.98	250.78	215.00	191.00	204.00	191.00	204.00
Insurance		111.14	92.19	96.00	110.00	121.00	96.00	96.00
General Administration Expenses	32.00	158.75	180.84	172.18	219.00	241.00	179.93	188.02
Preliminary Expenses written off	229.50	2175.34	3759.81	3514.36	3738.44	4108.80	3243.32	3510.25
Depreciation	0.76	0.76	0.76	0.76	0.00	0.00	0.76	0.76
<b>Total (II)</b>	<b>163.80</b>	<b>791.88</b>	<b>806.39</b>	<b>810.00</b>	<b>810.00</b>	<b>810.00</b>	<b>810.00</b>	<b>810.00</b>
<b>III. OPERATING SURPLUS (I - II)</b>	<b>339.94</b>	<b>2605.76</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>IV. NON-OPERATING REVENUES</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>V. NON-OPERATING EXPENSES</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VI. NET SURPLUS BEFORE INTEREST (III + IV - V)</b>	<b>339.94</b>	<b>2605.76</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>VII. INTEREST ON LOANS</b>	179.00	763.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII. NET SURPLUS AFTER INTEREST (VI - VII)</b>	<b>160.94</b>	<b>1842.55</b>	<b>1586.79</b>	<b>954.95</b>	<b>1032.16</b>	<b>1197.40</b>	<b>2073.00</b>	<b>2230.24</b>
<b>IX. CAPITAL EMPLOYED</b>	12557.40	13055.70	10974.32	10174.32	9733.33	8933.33	9364.32	8554.32
<b>X. RETURN ON CAPITAL EMPLOYED</b>	850.22	969.92	1646.15	1526.15	1460.00	1340.00	1404.65	1283.15
<b>XI. NET SURPLUS AFTER RETURN (VI - X)</b>	<b>-689.28</b>	<b>872.63</b>	<b>-59.36</b>	<b>-571.21</b>	<b>-427.84</b>	<b>-142.60</b>	<b>668.35</b>	<b>947.09</b>
<b>XII. ACTUAL NET SURPLUS EARNED BY ISHPL FROM 2003-04 TO 2006-07</b>	0.00						0.00	0.00
<b>XIII. TOTAL NET SURPLUS</b>							<b>668.35</b>	<b>947.09</b>
<b>XIV. NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	-93.91%	15.66%	-0.96%	-10.82%	-7.67%	-2.33%	10.91%	14.46%
<b>XV. AVERAGE NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	-22.51%				-5.00%		12.68%	

@ Estimates at the existing level of tariff.

International Seaports Haldia Private Limited.								
Cost statement for the Berth activity								
(Rs. in lakhs)								
	Actuals			@ Estimates	Estimates as furnished by ISHPL		Estimates as moderated by TAMP	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
<b>I. OPERATING REVENUE</b>								
Berth Hire Charges	29.36	224.59	223.09	191.42	170.00	180.00	173.87	185.89
<b>Total (I)</b>	<b>29.36</b>	<b>224.59</b>	<b>223.09</b>	<b>191.42</b>	<b>170.00</b>	<b>180.00</b>	<b>173.87</b>	<b>185.89</b>
<b>II. OPERATING EXPENSES</b>								
Labour & Equipment Hire Charges		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Demurrage		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Lease Rental to HDC		35.43	37.20	39.10	41.00	43.00	41.00	43.00
Royalty payment to HDC		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Survey / Testing Expenses		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Terminal Maintenance Expenditure	25.68	39.41	59.98	62.68	89.00	98.00	65.50	68.44
Electricity Charges		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Insurance		5.56	4.61	4.80	6.00	8.00	4.80	4.80
General Administration Expenses	1.28	6.35	7.23	6.89	9.00	10.00	7.20	7.52
	26.96	86.74	109.02	113.46	145.00	157.00	118.49	123.77
Preliminary Expenses written off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
Depreciation	21.29	103.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00	105.00
<b>Total (II)</b>	<b>48.44</b>	<b>189.93</b>	<b>214.21</b>	<b>218.65</b>	<b>250.00</b>	<b>262.00</b>	<b>223.68</b>	<b>228.77</b>
<b>III. OPERATING SURPLUS (I - II)</b>	<b>-19.08</b>	<b>34.66</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>IV. NON-OPERATING REVENUES</b>								
Interest on Cash Balance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. NON-OPERATING EXPENSES</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VI. NET SURPLUS BEFORE INTEREST (III + IV - V)</b>	<b>-19.08</b>	<b>34.66</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>VII. INTEREST ON LOANS</b>	23.27	99.22	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII. NET SURPLUS AFTER INTEREST (VI - VII)</b>	<b>-42.35</b>	<b>-64.56</b>	<b>8.88</b>	<b>-27.24</b>	<b>-80.00</b>	<b>-82.00</b>	<b>-49.81</b>	<b>-42.88</b>
<b>IX. CAPITAL EMPLOYED</b>	1632.46	1697.24	1426.66	1322.66	1266.67	1160.00	1217.36	1112.08
<b>X. RETURN ON CAPITAL EMPLOYED</b>	110.53	126.09	214.00	198.40	190.00	174.00	182.60	166.81
<b>XI. NET DEFICIT AFTER RETURN (VIII - X)</b>	<b>-152.88</b>	<b>-190.65</b>	<b>-205.12</b>	<b>-225.64</b>	<b>-270.00</b>	<b>-256.00</b>	<b>-232.42</b>	<b>-209.69</b>
<b>XII. ACTUAL NET DEFICIT EARNED BY ISHPL FROM 2003-04 TO 2006-07</b>	0.00						0.00	0.00
<b>XIII. TOTAL NET DEFICIT</b>							<b>-232.42</b>	<b>-209.69</b>
<b>XIV. NET DEFICIT AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	-520.70%	-84.89%	-91.95%	-117.88%	-158.82%	-142.22%	-133.67%	-112.80%
<b>XV. AVERAGE NET DEFICIT AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	<b>-203.85%</b>				<b>-150.52%</b>		<b>-123.24%</b>	

@ Estimates at the existing level of tariff.

575 GI/07-16

International Seaports Haldia Private Limited.								
Cost statement for Wharfage & Supply of Manpower & Equipment								
	Actuals			@	Estimates as furnished by ISHPL		Estimates as moderated by TAMP	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
Traffic (in Million Metric Tonnes)								
<b>I. OPERATING REVENUE</b>								
Wharfage & Supply of Manpower & Equipment	303.11	2301.71	2557.44	2194.35	2460.00	2630.00	2484.60	2656.30
Other revenue					8.20	8.90	8.20	8.90
Incentives					-233.00	-181.00		
<b>Total (I)</b>	<b>303.11</b>	<b>2301.71</b>	<b>2557.44</b>	<b>2194.35</b>	<b>2235.20</b>	<b>2457.90</b>	<b>2492.80</b>	<b>2665.20</b>
<b>II. OPERATING EXPENSES</b>								
Labour & Equipment Hire Charges		472.83	483.39	424.80	382.50	416.70	382.50	416.70
Demurrage		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Lease Rental to HDC		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Royalty payment to HDC		0.00	683.24	628.88	652.00	730.50	530.13	593.82
Survey / Testing Expenses		7.39	7.90	7.09	7.92	8.58	6.55	7.32
Terminal Maintenance Expenditure	59.25	90.94	138.41	144.64	205.98	227.58	151.15	157.95
Electricity Charges		93.59	100.31	86.00	76.40	81.60	76.40	81.60
Insurance		44.46	36.88	38.40	43.50	48.45	38.40	38.40
General Administration Expenses	13.44	66.68	75.95	72.31	91.74	101.10	75.57	78.97
Preliminary Expenses written off	72.69	775.88	1526.08	1402.12	1460.04	1614.51	1260.70	1374.76
Depreciation	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
<b>Total (II)</b>	<b>122.01</b>	<b>966.35</b>	<b>1720.07</b>	<b>1597.31</b>	<b>1655.04</b>	<b>1809.51</b>	<b>1455.89</b>	<b>1569.76</b>
<b>III. OPERATING SURPLUS (I - II)</b>	<b>181.10</b>	<b>1335.36</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>IV. NON-OPERATING REVENUES</b>								
Interest on Cash Balance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. NON-OPERATING EXPENSES</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VI. NET SURPLUS BEFORE INTEREST (III + IV - V)</b>	<b>181.10</b>	<b>1335.36</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>VII. INTEREST ON LOANS</b>	42.96	183.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>VIII. NET SURPLUS AFTER INTEREST (VI - VII)</b>	<b>138.14</b>	<b>1152.19</b>	<b>837.37</b>	<b>597.04</b>	<b>580.16</b>	<b>648.39</b>	<b>1036.91</b>	<b>1095.44</b>
<b>IX. CAPITAL EMPLOYED</b>	3013.78	3133.37	2633.84	2441.84	2334.66	2145.33	2247.44	2053.04
<b>X. RETURN ON CAPITAL EMPLOYED</b>	204.05	232.78	395.08	366.28	350.20	321.80	337.12	307.96
<b>XI. NET SURPLUS AFTER RETURN (VI - X)</b>	<b>-22.95</b>	<b>1102.58</b>	<b>442.29</b>	<b>230.76</b>	<b>229.96</b>	<b>326.59</b>	<b>699.79</b>	<b>787.48</b>
<b>XII. ACTUAL NET SURPLUS EARNED BY ISHPL FROM 2003-04 TO 2006-07</b>	0.00						0.00	0.00
<b>XIII. TOTAL NET SURPLUS</b>							<b>699.79</b>	<b>787.48</b>
<b>XIV. NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	-7.57%	47.90%	17.29%	10.52%	10.29%	13.29%	28.07%	29.55%
<b>XV. AVERAGE NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	17.04%				11.79%		28.81%	

@ Estimates at the existing level of tariff.

International Seaports Haldia Private Limited.								
Cost statement for Cargo handling activity								
					(Rs. in lakhs)			
	Actuals			@	Estimates as furnished by ISHPL		Estimates as moderated by TAMP	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
Traffic (in Million Metric Tonnes)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. OPERATING REVENUE</b>								
Cargo Handling Charges	295.6	2224.51	2461.09	2111.68	2583.00	2761.50	2583.00	2761.50
Other revenue					8.20	8.90	8.20	8.90
Incentives					-207.00	-181.00		
<b>Total (I)</b>	<b>295.60</b>	<b>2224.51</b>	<b>2461.09</b>	<b>2111.68</b>	<b>2384.20</b>	<b>2609.40</b>	<b>2591.20</b>	<b>2770.40</b>
<b>II. OPERATING EXPENSES</b>								
Labour & Equipment Hire Charges		420.29	429.68	377.60	340.00	370.40	340.00	370.40
Demurrage		0.00	0.00	0.00	12.00	12.00	0.00	0.00
Lease Rental to HDC		230.26	241.81	254.14	267.19	280.91	267.19	280.91
Royalty payment to HDC		0.00	341.62	314.44	326.00	365.25	265.07	296.91
Survey / Testing Expenses		7.61	8.14	7.30	8.16	8.84	6.75	7.54
Terminal Maintenance Expenditure	88.88	136.41	207.62	216.96	308.70	341.28	226.72	236.92
Electricity Charges		93.59	100.31	86.00	76.40	81.60	76.40	81.60
Insurance		50.01	41.49	43.20	49.50	54.45	43.20	43.20
General Administration Expenses	12.80	63.50	72.34	68.87	87.60	96.28	71.97	75.21
	101.68	1001.69	1443.00	1368.51	1475.55	1611.01	1297.30	1392.70
Preliminary Expenses written off	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
Depreciation	73.71	428.30	434.80	437.00	437.00	437.00	437.00	437.00
<b>Total (II)</b>	<b>175.68</b>	<b>1430.18</b>	<b>1877.99</b>	<b>1805.70</b>	<b>1912.55</b>	<b>2048.01</b>	<b>1734.49</b>	<b>1829.70</b>
<b>III. OPERATING SURPLUS (I - II)</b>	<b>120.03</b>	<b>794.33</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>IV. NON-OPERATING REVENUES</b>								
Interest on Cash Balance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. NON-OPERATING EXPENSES</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. NET SURPLUS BEFORE RETURN (III + IV - V)</b>	<b>120.03</b>	<b>794.33</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>VII. INTEREST ON LOANS</b>	<b>96.66</b>	<b>412.13</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. NET SURPLUS AFTER INTEREST (VI - VII)</b>	<b>23.37</b>	<b>382.20</b>	<b>583.10</b>	<b>305.98</b>	<b>471.65</b>	<b>561.39</b>	<b>856.71</b>	<b>940.70</b>
<b>IX. CAPITAL EMPLOYED</b>	<b>6781.00</b>	<b>7050.08</b>	<b>5926.13</b>	<b>5494.13</b>	<b>5256.00</b>	<b>4824.00</b>	<b>5056.73</b>	<b>4619.33</b>
<b>X. RETURN ON CAPITAL EMPLOYED</b>	<b>459.12</b>	<b>523.76</b>	<b>888.92</b>	<b>824.12</b>	<b>788.40</b>	<b>723.60</b>	<b>758.51</b>	<b>692.90</b>
<b>XI. NET SURPLUS AFTER RETURN (VI - X)</b>	<b>-339.10</b>	<b>270.58</b>	<b>-305.82</b>	<b>-518.14</b>	<b>-316.75</b>	<b>-162.21</b>	<b>98.20</b>	<b>247.80</b>
<b>XII. ACTUAL NET SURPLUS EARNED BY ISHPL FROM 2003-04 TO 2006-07</b>	<b>0.00</b>						<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>XIII. TOTAL NET SURPLUS</b>							<b>98.20</b>	<b>247.80</b>
<b>XIV. NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	<b>-114.71%</b>	<b>12.16%</b>	<b>-12.43%</b>	<b>-24.54%</b>	<b>-13.29%</b>	<b>-6.22%</b>	<b>3.76%</b>	<b>8.94%</b>
<b>XV. AVERAGE NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	<b>-34.88%</b>				<b>-9.75%</b>		<b>6.37%</b>	

@ Estimates at the existing level of tariff.

International Seaports Haldia Private Limited.								
Cost statement for Delivery & Wagon Loading activity								
	Actuals			@ Estimates	Estimates as furnished by ISHPL		Estimates as moderated by TAMP	
	2003-04	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2007-08	2008-09
Traffic (in Million Metric Tonnes)	0.62	3.06	3.24	2.78	2.46	2.63	2.46	2.63
<b>I. OPERATING REVENUE</b>								
Delivery & Wagon Loading	105.93	822.93	912.13	782.63	861.00	920.50	861.00	920.50
Other revenue					8.20	8.90	8.20	8.90
Incentives					-78.00	-60.00		
<b>Total (I)</b>	<b>105.93</b>	<b>822.93</b>	<b>912.13</b>	<b>782.63</b>	<b>791.20</b>	<b>869.40</b>	<b>869.20</b>	<b>929.40</b>
<b>II. OPERATING EXPENSES</b>								
Labour & Equipment Hire Charges		157.61	161.13	141.60	127.50	138.90	127.50	138.90
Demurrage		0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Lease Rental to HDC		29.52	31.00	32.58	34.24	35.99	34.24	35.99
Royalty payment to HDC		0.00	341.62	314.44	326.00	365.25	265.07	296.91
Survey / Testing Expenses		7.39	7.90	7.09	7.92	8.58	6.55	7.32
Terminal Maintenance Expenditure	23.70	36.38	55.36	57.86	82.32	91.14	60.46	63.18
Electricity Charges		46.80	50.16	43.00	38.20	40.80	38.20	40.80
Insurance		11.11	9.22	9.60	11.00	12.10	9.60	9.60
General Administration Expenses	4.48	22.23	25.32	24.10	30.66	33.62	25.19	26.32
Preliminary Expenses written off	28.18	311.03	681.71	630.27	657.84	726.38	566.81	619.02
Depreciation	0.19	0.19	0.19	0.19	0.00	0.00	0.19	0.19
<b>Total (II)</b>	<b>48.04</b>	<b>381.52</b>	<b>754.69</b>	<b>703.46</b>	<b>730.84</b>	<b>799.38</b>	<b>640.00</b>	<b>692.02</b>
<b>III. OPERATING SURPLUS ( I - II )</b>	<b>57.89</b>	<b>441.41</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>IV. NON-OPERATING REVENUES</b>								
Interest on Cash Balance	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>Total (IV)</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>V. NON-OPERATING EXPENSES</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VI. NET SURPLUS BEFORE RETURN (III + IV - V)</b>	<b>57.89</b>	<b>441.41</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>VII. INTEREST ON LOANS</b>	<b>16.11</b>	<b>68.69</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>VIII. NET SURPLUS AFTER INTEREST (VI - VII)</b>	<b>41.78</b>	<b>372.72</b>	<b>157.44</b>	<b>79.17</b>	<b>60.36</b>	<b>70.02</b>	<b>229.20</b>	<b>237.38</b>
<b>IX. CAPITAL EMPLOYED</b>	<b>1130.17</b>	<b>1175.01</b>	<b>987.69</b>	<b>915.69</b>	<b>876.00</b>	<b>804.00</b>	<b>842.79</b>	<b>769.89</b>
<b>X. RETURN ON CAPITAL EMPLOYED</b>	<b>76.52</b>	<b>87.29</b>	<b>148.15</b>	<b>137.35</b>	<b>131.40</b>	<b>120.60</b>	<b>126.42</b>	<b>115.48</b>
<b>XI. NET SURPLUS AFTER RETURN ( VI - X )</b>	<b>-18.63</b>	<b>354.12</b>	<b>9.29</b>	<b>-58.18</b>	<b>-71.04</b>	<b>-50.58</b>	<b>102.78</b>	<b>121.89</b>
<b>XII. ACTUAL NET SURPLUS EARNED BY ISHPL FROM 2003-04 TO 2006-07</b>	0.00						0.00	0.00
<b>XIII. TOTAL NET SURPLUS</b>							<b>102.78</b>	<b>121.89</b>
<b>XIV. NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	-17.58%	43.03%	1.02%	-7.43%	-8.98%	-5.82%	11.82%	13.12%
<b>XV. AVERAGE NET SURPLUS AFTER RETURN AS A % OF OPERATING INCOME</b>	4.76%				-7.40%		12.47%	

@ Estimates at the existing level of tariff.



## Annex-II

**INTERNATIONAL SEAPORT (HALDIA) PRIVATE LIMITED**  
**SCALE OF RATES**  
**PART I - GENERAL**

**1.1. Definitions -**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Authorised Representative" means employee or agent of Customer / Berth user and ISHPL designated from time to time by them, through a written notice to other party, to monitor, facilitate and direct their respective parties' performance.
- (ii). "Berth" means the berth No 4A at Haldia Dock Complex, Kolkata Port Trust and the back-up area.
- (iii). "Conveyor System" means a series of belt conveyors extending from the berth to stackyard and to wagon loader.
- (iv). "Draft" means the draft prevailing at HDC on day to day basis.
- (v). "Haldia Dock Complex (HDC)" shall mean oil jetty, other jetties, wharves and berths at Haldia and River Moorings at Haldia Anchorage.
- (vi). "Metric Ton" means a weight of 2,204.823 pounds or 1,000 Kilogram.
- (vii). "Port" means 'Kolkata Port Trust (KOPT)', the corporate entity, and will include Kolkata Dock System and Haldia Dock Complex.
- (viii). "Port User" means any importer or exporter using the facilities in the port to import and/ or export the cargo.
- (ix). "ISHPL" means International Seaport (Haldia) Private Limited, a Special Purpose Company (SPV) incorporated under of Laws of India having its Registered Office at 41, Jawahar Lal Nehru Road, Kanak Building, 3<sup>rd</sup> Floor, Kolkata - 700 071, its successors and permitted assignees, which has been granted license for construction, operation, management and maintenance of the berth No. 4A at Haldia Dock Complex of Kolkata Port Trust.
- (x). "ISHPL Premises" means the area licensed to ISHPL including the back-up area allotted under the License Agreement.
- (xi). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (xii). "Foreign-going vessel" means any vessel other than coastal vessel.
- (xiii). "Day" shall be reckoned as a period from 6.00 a.m. of a day and ending at 6.00 a.m. the following day.
- (xiv). "Weather Working Day" (WWD) means Monday through Sunday, covering three shifts of eight hours each excluding Port Holidays and Custom holidays.
- (xv). "Week" shall mean 7 consecutive calendar days including holidays.
- (xvi). "Month" shall mean 30 consecutive calendar days including holidays unless otherwise specified.
- (xvii). "Shut-out" cargo shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in Port Premises.

575 GI/07-17

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). All goods landed within the limits of the ISHPL shall be assessed on import application and the charges/ fees shall be paid before the goods are removed.
- (ii). All goods intended for shipment shall be assessed on export application and the statutory charges shall be paid before the goods are shipped.
- (iii). (a). The status of a vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose. The corresponding vessel related charges shall be applied depending on the status of the vessel at the time of the incidence of such charge.
  - (b). A foreign-going vessel of Indian Flag having a General Trading License can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (c). A foreign-going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (e). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
  - (f). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required by her to be entitled to Coastal rates.
- (iv). Vessel related charges shall be levied on owners / agents of the vessel. Wherever rates have been denominated in US dollar terms, the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the State Bank of India. The day of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned as the day for such conversion.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the ISHPL for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi). No refunds shall be made unless the refund amount is Rs.100.00 or more.
- (vii). For the purpose of calculating the dues, the unit weight shall be 1 MT or 1,000 kilograms. Fraction of a MT will be rounded off to the nearest MT.
- (viii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions up to 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix). Interest on delayed payments / refunds.
  - (a). The user shall pay penal interest at the rate of 13.50% per annum on delayed payments of any charge under this Scale of Rates.
  - (b). Likewise, the ISHPL shall pay penal interest at the rate of 13.50% per annum on delayed refunds.

- (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the ISHPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (d). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (x). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xi). (a). The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all Coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, Iron Ore and Iron pallets, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
- (d). For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/ to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal cargo/ coastal vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (xii). The users will not be required to pay for delays beyond a reasonable level attributable to ISHPL.
- (xiii). (a). Whenever a specific tariff for a service/ cargo is not available in the notified Scale of Rates, the port can submit a suitable proposal.
- (b). Simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
- (c). The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/ cargo; and, it must be mutually agreed upon by the Port/ Terminal and the concerned user(s).
- (d). The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.
- (xiv). Survey / testing services shall include drawing of on line sample, moisture analysis both at the time of discharge and loading and submission of report.

**PART II -VESSEL RELATED CHARGES****SECTION – A – PORT DUES & SECTION – B – TOWAGE & PILOTAGE**

2.1. These services will be rendered by the Kolkata Port Trust to the vessels entering the ISHPL's berth No. 4A, Haldia Dock Complex. The charges for these services shall be payable directly to KOPT by Ship owners / vessel agents as provided in the KOPT Scale of Rates in force.

**Section - C - BERTH HIRE CHARGES**

2.2. Berth Hire Charges at Berth No. 4A shall be payable to ISHPL by Masters/ owners/ agents of the vessel at the rates specified below.

Description	Unit Rate per GRT/ Per hour or part thereof	
	Foreign-going vessel (US\$)	Coastal vessel (Rs.)
Berth 4 A	0.0025	0.0669

**General Notes relating to Berth hire:**

- (i). The minimum berth hire payable is US\$250 incase of foreign going vessels and Rs.6690/- incase of coastal vessels.
- (ii). Berth hire for the period of 1 hour in which the vessel changes its status can be charged on the basis of the status of the vessel at the beginning of the relevant block of 1 hour period.
- (iii). The berth hire shall be leviable from the time the vessel occupies the berth till the time the vessel leaves the berth.
- (iv). Whenever a Vessel is double/ triple banked with another vessel occupying the Berth, the Vessel so double / triple banked will be charged at the rate of 50% of the Berth hire charges specified above provided the vessel is in non-working condition.
- (v). (a) No berth hire shall be levied on vessel after expiry of 4 hours from the time of signaling its readiness to sail.  
 (b). The time limit of 4 hours prescribed for cessation of Berth Hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions, inclement weather and due to lack of night navigation.  
 (c). The master / agent of the vessel shall signal readiness to ISHPL and HDC only in accordance with favorable tidal and weather conditions.  
 (d). There shall be a penal rate equal to one day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.  
 'False Signal' would be when a ship signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reason attributable to the vessel. This excludes the signaling readiness when a ship is not able to sail due to unfavourable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.
- (vi). Incase a vessel idles due to non availability or breakdown of the port equipment or power failure at ISHPL or any other reasons attributable to ISHPL, rebate equivalent to berth hire charges accrued during the period of idling of the vessel shall be allowed.

**2.3. Penal Berth Hire Charges**

**2.3.1.** Penal berth hire charges shall become payable for over-stayal of the vessel beyond the berth occupancy as per the norms given in clause 2.5 if the norms cannot be achieved due to any reasons attributable to the vessel.

**2.3.2.** Vessels, which require closing hatches/draft survey, shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penal berth hire charges for four hours.

**2.4. Penal berth hire charges** shall be levied in addition to normal berth hire for the period of over-stayal at the rates prescribed below.

Sl. No.	Particulars	Rate per GRT per hour	
		Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)
(i).	Upto 6 hours	0.0050	0.1338
(ii).	Above 6 hours & upto 12 hours	0.0100	0.2676
(iii).	Above 12 hours & upto 18 hours	0.0200	0.5352
(iv).	Above 18 hours per day or part thereof	0.0400	1.0704

**2.5. Commodity wise per day output rates**

Sl. No.	Nomenclature (MT)	Output per WWD (in MT)
(i).	Coking coal	14000

**PART - III CARGO RELATED CHARGES****SECTION A – SUPPLY OF MANPOWER AND MOBILE EQUIPMENT**

**3.1.** These Charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below for supply of man power and mobile equipment inside the holds of the vessel.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs)
(i).	Coking coal	9.57

**Notes:**

- (i) The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.
- (ii) For volume of cargo offered by any importer/ exporter beyond 2.3 million tonnes (imports and exports of any single item of cargo) in any financial year, 20 % rebate shall be allowed on the incremental quantity of imports/exports, on a non-discriminatory basis.

**SECTION B - WHARFAGE CHARGES**

**3.2.** Wharfage charges shall be payable by the importer/ exporter of cargo to ISHPL on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below, and shall cover transfer of cargo up to 2<sup>nd</sup> Transfer Point (TP-2), i.e.,

- (i) Unloading of cargo from Vessel to Berth or vice versa,
- (ii) Movement of cargo from Berth till TP-2 or vice versa, and
- (iii) Cleaning Charges
- (iv) Dust suppression services wherever necessary and provided.

575 GI/07-18

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs)
(i).	Coking coal	78.30

**Notes:**

- (i) The weight to be charged shall be computed on the basis of the draft survey weight on arrival of the vessel and on completion of cargo discharge/shipment.
- (ii) For volume of cargo offered by any importer/ exporter beyond 2.3 million tonnes. (imports and exports of any single item of cargo) in any financial year, 20 % rebate shall be allowed on the incremental quantity of imports/exports, on a non-discriminatory basis.

**SECTION C - SHORE HANDLING CHARGES**

**3.3.** Shore Handling Charges shall be payable to ISHPL by the importer/exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below and will cover

- (i) Conveying from TP-2 to the stack yard in ISHPL Premises.
- (ii) Stacking the same with the help of Stacker & Reclaimer
- (iii) Heaping the cargo, dozing, covering the cargo to avoid sliding during rain and flying away during wind, extra dozing for accommodating more cargo and dozing in while loading wagon, Collection of spillage right from vessel to stack yard and to transmission, system cleaning, keeping the cargo grade-wise at different bay,

Sr. No.	Particulars Of Commodity	Rate per metric tonne for Import/ Export (Rs)
(i).	Coking coal	91.35

**SECTION D - DELIVERY CHARGES**

**3.4.1.** For delivery of cargo by mechanized wagon loading system charges shall be payable to ISHPL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.4.2** Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming cargo from the Stack Yard within ISHPL Premises by Stacker & Reclaimer.
- (ii) Conveying and loading into the wagon, through the wagon loader or by Pay loaders, maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the wagon.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs)
(i).	Coking coal	30.45

**3.5.1.** For delivery of cargo by loading trucks by conventional method charges shall be payable to ISHPL by the importer/ exporter on the draft survey quantity of cargo at the rates specified below.

**3.5.2.** Delivery Charges will cover

- (i) Reclaiming from the Stack Yard within ISHPL Premises by front end loader.
- (ii) Loading into the trucks through the front-end loader maintaining proper profile of loading as per the carrying capacity of the truck.

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne (Rs)
(i).	Coking coal	17.40

**SECTION E - GROUND RENT / STORAGE CHARGES**

3.6. All the cargo, which is received at ISHPL Berth No. 4A for export / outward and/or import / inward handling, shall be stored in the stack yard at ISHPL Premises. The charges for Storage / Ground Rent for the stack yard at ISHPL Premises shall be charged as follows:

Sr. No.	Particulars of Commodity	Rate per metric tonne for the period beyond 21 <sup>st</sup> day for the balance cargo (Rs)
(i).	Coking coal	43.50

**NOTE:**

- i) Twenty-one free days shall be allowed after the complete discharge of vessel's cargo in case of imports and the date of arrival of cargo at the yard in ISHPL Premises in case of exports.
- ii) For the purpose of calculating the free period Customs notified holidays and Port/ ISHPL Berth non-working days shall be excluded.
- iii) Ground rent /storage charges shall be payable for all days including Sundays and customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.

**SECTION F – MISCELLANEOUS (OPTIONAL SERVICES)**

Sr. No.	Particulars	Rate per metric tonne (Rs.)
(i).	Weighment charges for in-motion weigh bridge empty and loaded including weighment certificate	5/-
(ii).	Loading, unloading & restacking of cargo	20/-
(iii).	Taking Photograph of loaded wagons converting into CD and supplying 2 CDs wagon wise / rake wise.	100/- per Wagon
(iv).	Siding Charges	5/-

**PART – IV - CHARGES FOR OTHER SERVICES**

4.1. Visitor Entry Pass:	Yearly	Monthly	Daily
(a) Per Application	Rs. 200	Rs. 50	Rs.20
(b) Per Replacement	Rs. 50	Rs. 50	Rs.20

4.2 Vehicle Entry Pass (for vehicles other than the vehicles entering the terminal for delivery/dispatch of cargo): Rs. 75 per entry

**4.3 Photography:**

(i). Film shooting and photography	Rs. 8500 per day
(ii). Taking photographs of Crews and Others	Rs. 225 per day
(iii). Video-graphy (related to operational activities)	Rs. 2500 per day

4.4 Retrieving cargo which spills over in transit to the conveyor system to minimize loss

Rs. 5 Per MT